No.510

航空ファン

KOKU-FAN

June 1995

6

T-33 SPECIAL

零戦来日情報，極東のロシア爆撃機部隊

特集 黒いトムキャット

米海軍兵器実験部隊VX-4，VX-9とバンディ・ワン

連載●第二次大戦日本機，世界のエース，航空博物館

VANDY-1 F-14 BLACK SKIPPER BIRD

米海軍航空試験評価飛行隊VX-9の黒いトムキャット

Photography by Fred Mugford

1994年 9 月17日，米海軍第 4 航空試験評価飛行隊（Air Test and Evaluation Squadron 4, 現在のVX-9ポイントマグー分遣隊の前身）の“エバリュエーター”たちは，ポイントマグーに 2 年ぶりに帰ってきた 1 機の特別なF-14を出迎えた。“エバリュエーター”とは，「評価する者」という意味。長らくアメリカ海軍の戦闘機テスト部隊である，同隊の飛行隊名として使用されてきた言葉である。このたび，VX-4に戻ってきたのは“バンディ・ワン”のコールサインを持つF-14Dスーパートムキャットで，その機体は光沢も美しい漆黒に塗装されていた。同様な漆黒のF-14Aトムキャットは，VX-4だけが持つシンボル的存在として広く知られていたが，1992年に全体整備へ送られたのを機会に，通常塗装に戻されて，ほかの戦闘機部隊に配属替えとなってしまっていた。

軍事予算削減のため，アメリカ海軍ではVX-4と攻撃機テスト飛行隊のVX-5を解隊し，新たに統合されたVX-9が編成されることが決定していた。そしてこのたびの“バンディ・ワン”の再配備は，VX-9が，VX-4の伝統と任務を受け継ぐことを象徴する出来事となったのである。9 月30日，VX-4の解隊式とVX-9 Det. ポイントマグーの開隊式が同時にとり行なわれ，新たなF-14D“バンディ・ワン”は，そこで初めて一般に公開された。さらに10月 1 日と 2 日の両日にわたって開催されたポイントマグー基地のオープンハウスでは，多くの人びとが足を止めて注目する存在となった。長年垂直尾翼に描かれ続けてきたバニーマークこそないが，“バンディ・ワン”の伝統を受け継ぐこのユニークなF-14Dが，ポイントマグーの新たな名物となることはまちがいないだろう。

by Vance Vasquez/
NAWS PT MUGU PAO
Translation：Koichi Iizuka

↑ 新たに生まれ変わった"バンディ・ワン"の垂直尾翼には，プレイボーイ・バニーの替わりに「XF」のテイルレターと，VX-9を示す9個の星の入った帯が入れられた.

►↓ NAWSポイントマグーのフライトラインに，通常塗装のトムキャットとともに並べられたF-14D"バンディ・ワン"（XF1/164606）．1993年に同機が"バンディ・ワン"として配備された当初は，同機もほかの機体同様に通常のカウンターシェイド・グレイ塗装が施されていた.

↑ 垂直尾翼のプレイボーイ・バニーが消されたことには，1991年のテイルフック・アソシエーションによるセクハラ事件の影響が少なからずあったと考えられ，事実，先代のF-14A "バンディ・ワン"（159853）が最後のブラック・スキッパー・バード（スキッパーとは船長・艇長のことで，米海軍では各部隊などの司令官をさす）となる予定だった。現"バンディ・ワン"では，この垂直尾翼のマーキングのほかに，機首側面の国籍マークが小型化されている点が先代との変更点。

↓ 9月17日，セレモニーに際し塗装作業を行なったエドワーズAFBから帰投，F-14A "VANDY32"（XF32）と編隊を組んでポイントマグー上空でフライパスを行なう"バンディ・ワン（VANDY-1）"。ベントラルフィンに書かれた部隊名がまだ「VX-4」である点に注意。

Photo: Vance Vasquez/NAWS PT. MUGU PAO

← トムキャットを使った兵器開発を行なっているVX-9 Det.ポイントマグーでは，F-14A，B，Dの各タイプを運用しているが，ご存知のとおりD型はその中でも最新の機種。機首レドーム内にはAWG-9に替わってAPG-71レーダーFCSが搭載され，機首下面にはTCS（テレビジョン・カメラシステム）/IRST（赤外線捜索追尾）システムが収められたチンスキャナーが装備されている。

↓ パワープラントにはF-14Bに続いてF110エンジンを採用，TF30装備のF-14Aに比べ，推力，レスポンスともに格段に向上している。白で書かれたBu.No.（ビューローナンバー）の上には誇らしげに「F-14D」の文字が。

← ワイドHUD（ヘッドアップ・ディスプレイ）が装備されているのもスーパートムキャットの特徴。また，全体を美しいグロスブラックで塗装されている“バンディ・ワン”も，防眩対策のためにアンチグレアはマット（つや消し）ブラックできちんと塗られている点が興味深い。

↓ エジェクションシートはブレイクスルー可能な，角が付いたタイプ。キャノピーフレームに書かれたクルーネームはVX-9 Det.ポイントマグーCO（飛行隊長）ダン“BAD BOB”マッコート大佐とXO（副隊長）ケン“GIG”ジグリオッティ中佐のものだが，COに大佐が就いている飛行隊は，同隊など一部の部隊だけである。

↓ セレモニー時，胴体には塗装作業を行なったクルーの名前が書かれたマークも入れられていた。「ステルス・コーティング」とは，本来のステルス性能をさすものではなく，全面黒の塗装を示すジョーク。

Photo : Vance Vasquez/NAWS PT. MUGU PAO

F-14A“VANDY-1”

WITH PLAYBOY BUNNY

1960年代末，かの有名なプレイボーイ・クラブの会長専用機として，バニーマークの入った真っ黒なDC-9が登場。米海軍でも，さっそくこれに目をつけた部隊が現われる。航空試験評価飛行隊，VX-4がそれで，同隊は正式にプレイボーイ・バニーの使用許可を得，その後20年間にわたりバニーを垂直尾翼に描き続けた。

1972年にVX-4に登場したバニーマークの黒い飛行隊長機，“VANDY-1”は，当初F-4Jに始まって2代目から4代目までのF-4S，5代目F-14A（159853）にまで受け継がれた。しかし1991年のテイルフック・アソシエーションによるセクハラ事件が発覚。92年，女性蔑視につながるとされるプレイボーイ・バニーと黒い隊長機は姿を消すことになったのである。

このページは最後のブラックバニー“バンディ・ワン”となったF-14A（159853）。F-14A“バンディ・ワン”は在任期間が短く，見る機会は少なかった。またVX-4では，航空機の垂直尾翼だけでなく，パッチにもプレイボーイ・バニーを描いていた。

Photos : Joe Cupido

ホワイトヘッドイーグル，日本上空に舞う

CHIPPY HO!

VFA-195のCAGバード，ニュースキームで登場

Photography by John "TOONCES" Tougas
H. "BOGEY" Shirakawa via VFA-195 PAO

1980年代，米海軍航空部隊は実任務を意識して
カウンターシェイド迷彩を標準塗装としたため，
1970年代に見られたガルグレイの機体に
華やかな部隊マークという米海軍機ファンを魅了した
当時のイメージからかけ離れた存在となりつつあった。
この傾向は，米本土を遠く離れた日本で，
意識すべきライバル空母航空団もなく任務に就いている
CVW-5(第５空母航空団）ではとくに顕著で，
士気高揚のために他空母航空団が
CAG（空母航空団司令）機に特例として
カラーマーキングを施すようになってからも，
このような塗装を見ることはほとんどなかった。
こうした状況が一気に変わったのが1994年２月だった。
USSインディペンデンス（CV-62）が
イラクの飛行禁止空域警戒飛行
“オペレーション・サザンウォッチ”を含む
ペルシャ湾クルーズからの帰路に，CVW-5のCAG機に
カラーマーキングを塗装，一部の機体をシンガポールで
開催されたアジアンエアロスペース'94に参加させたのだ。
これらのCAG機は日本に帰ってきてからも健在で，
何機かは機体の入れ替え後も
マーキングを再塗装，現在にいたっている。
そして１年後の95年３月，VFA-195“DAMBUSTERS”の
F/A-18C CAG機（NF400/163758）がさらなる進化を遂げた。
ここに紹介する，部隊のシンボルであり
アメリカの象徴でもあるチッピー（CHIPPY：白頭鷲の俗称）
を機首に大描きした同機は，昨今の航空自衛隊の
記念塗装さえも凌駕する派手なCAG機として，
アメリカ海軍航空隊史に残ることになるだろう。

【この見開き】 3月上旬，塗装作業を終えて厚木のフライトラインに姿を見せた"CHIPPY400"。機首にはエアブラシできれいに仕上げられた精悍なチッピーヘッド，タンクにも鷲の足が描かれており，スコードロンカラーの緑を基調とするラインが背面と垂直尾翼に延びている。背面に書かれた "CHIPPY HO!" とは，VFA-195の合い言葉（"HO" は驚きや賞賛などのときに上がる声）。

→ VF-154のF-14A（NF105）とともに909ARSのKC-135Rから空中給油を受ける#400。右主翼下にはATM-65マベリック空対地ミサイル訓練弾を搭載している。

Photo: Fred "MP" Garvin via TOKYO PRESS

↓ 垂直尾翼のマーキングも新しいデザインとなった。前縁に緑のライン，フィンフラッシュに緑/白/黒のチェックが入ったほか，退色の激しかった50周年記念マーキングも塗り替えられ，新たに年号も「1943-1995」へと書き替えられている（塗り替え前は「1943-1993」）。

↑ 翼端ランチャーにATM-9Mサイドワインダー訓練弾を搭載して，富士山をバックに記念撮影に収まる#400。配備の時点でカウンターシェイドが標準塗装となっていたホーネット，とくに実戦飛行隊の所属機のなかでは随一のカラフルな塗装といえる。

→ マーキングは機首や垂直尾翼だけにとどまらない。両翼下には鋭い爪を持つ鷲の足がエアブラシで描かれた，専用のスペシャルタンクが搭載されている。

↓ 胴体ストレーキ上に引かれた緑のラインの先端には，クルーネームが書かれている。写真は右サイドで，ハーベイ"H・MAC"マクドナルド大佐とはCVW-5のDCAG（空母航空団副長）の名前。左サイドにはもちろんCAGのブライアン・カルホーン大佐の名前が入れられている。

↑　3月8日，"クオーター"と呼ばれる部隊の定例の訓示において，公式にお披露目された"CHIPPY400"と塗装スタッフ。向かって一番右がVFA-195のCO，デーブ・マーチン中佐で，イラストアイデアを立案したのは左から4番目のバセンチン・デトラス航空整備(油圧)担当1等兵曹。スタッフによると，今回の塗装作業で最大の難所となったのが塗料の調達だったという。もともと94年にカラーマーキングが施された一因には，航海中に大量の航空機用塗料が入手できたことがあるといわれているが，カウンターシェイド全盛の現在，原色系の塗料を大量に調達するのはかなり難しいようだ。なかでも意外と手に入れられなかったのが白だそうで，結局，厚木で同居している海上自衛隊第4航空群のP-3C部隊から譲ってもらったとのこと。また，スコードロンカラーの緑に関しても，入手にはかなり手を焼いたという。なおこのマーキング，のちに紹介するVFA-192のように部隊創設50周年記念塗装機というわけでもなく(前述のとおり同隊創設50周年は1993年)，何を記念したものかは明らかにされていないが，終戦50周年を記念した塗装とも考えられる。

CO
CDR Dave MARTIN

Design
AMH1 Vacentin DEATRAS

Supervisor
AMH1 David LAXA
AMS2 Guillermo GIRON

Painter
AMS2 RAEL
AT3 GONZALEZ
AD3 BUENO
AO3 SUAREZ
AMSAN DECKER
AMSAN DELGADO

【4枚】ペイントハンガーでの塗装作業の様子。まずは型紙を作り，これに忠実にマスキングを行なう。そして各色ごとに丹念にブラシで塗装していき，全色を塗り終えてから保護用にクリアコートしてある。できあがりをアップで見ると，ブラシを使った油彩タッチのイラストの美しさもさることながら，マスキング処理のうまさにも目をひかれる。

➡ "クオーター"終了後、メンテナンスオフィサー（整備士官）と会話を交わすCOのマーチン中佐（写真左）。フライトジャケットに付けられたパッチからもお分かりのように、中佐はA-7、F/A-18と乗り継いだベテランエビエーターだが、中佐もこの塗装がかなり気に入っているようで、これは同じくホーネット出身のCAG、カルホーン大佐も同様である。

⬇ CQ（Carrier Qualification）のためにUSSインディペンデンスに着艦、すぐさま発艦のためにカタパルトへ向かう#400。

ACKNOWLEDGEMENT We would like to thank CDR Dave MARTIN, Commanding Officer VFA-195 and LT Dave WOODBURY, Squadron PAO VFA-195.

Photo: Fred "MF" Garvin via TOKYO PRESS

⬇ 機首レドームにまで延びたチッピーヘッドだが、航空機用の塗料を使用しているため、レーダーの能力には影響は出ないとのこと。なおこの機体、クリアコートを施して塗装を保護しているが、塗装がもてば6月3、4日に開催予定の、厚木基地オープンハウスにも展示したい意向のようだ。

"INDY CVW-5"

インディ艦上の第5空母航空団所属機

Photography by Yukihisa Jinno/KF

【上2枚】 インディの第1カタパルトにセットされ，発艦を待つVFA-192のCAG機（NF300/163777）と3番ワイヤを見事に捉えて着艦した同機。胴体背部には「50 GOLDEN DRAGON YEAR」，ストレーキには「1945-1995」の文字が入り，胴体には青/黄の細い帯が巻かれた。

下 第1カタパルト後方で発艦の順番を待つVAW-115のE-2C（NF602）。CQの期間中は，厚木とインディの間を往復しながら，クルーの離着艦訓練に使われる機体が多い。

3月16日，USSインディペンデンスが横須賀に配備されて以来初めて（ファミリークルーズ，リムパックはのぞく）雑誌記者団による乗艦取材が行なわれた。

取材当日は前線が間近に迫ったあいにくの天気で，さらに前夜CVW-5所属の対潜ヘリ，SH-60Fが墜落事故を起こしていたという状況にもかかわらず，飛行甲板ではCQと呼ばれる着艦資格取得のための離着艦が延々と続けられていた。そしてこれらの機体の中には，部隊創設50周年の記念塗装を施した，VFA-192のF/A-18C CAG機（NF300/163777）の姿もあった。

↓→ VF-154のCAG機であるF-14A（NF100/161270）もリペイントされ，テイルレターなどのシャドーが赤くなったほか，５色のシェブロンの形状も変わっている．なお写真撮影時，同機の後席でCQを行なっていたのは５月号，イラストレイテッドNo.81に写真を提供してくれた同隊XOのダナ・ポッツ中佐だった．

【上２枚】 艦橋で指揮を執るインディペンデンス艦長のデビッド・ポラッティ大佐（上段）と，艦内指揮所でCQの推移を見守るCAG，ブライアン・カルホーン大佐．

【右２枚】 カタパルトシャトルにセットされたVF-21のF-14A（NF206）と甲板上で待機中のVQ-5 Det.のES-3A（NF720/159403）．CQでは各クルーがそれぞれ必要な離着艦回数をこなさなければならない．

米空軍航空団／基地シリーズ

AIR-LAND BATTLE WING

23d WG. POPE AFB. NC

Photography by Randy Jolly

第二次世界大戦中の中国戦線で，猛将クレアL.シェンノートに率いられ，日本軍に戦いを挑んだAVG（アメリカ義勇軍）別名“フライング・タイガーズ”は，その勇猛な戦いぶりと今に伝わるシャークマウスのマーキングの元祖として名高い。そのフライング・タイガーズの伝統を継承する部隊 23d WGは，1992年6月1日付でノースカロライナ州ポープ空軍基地において，米空軍初のエアランド・バトル専任コンポジット・ウイングとして再編成された。現在の陣容は，LANTIRN装備のF-16C/D-40を擁する74FS，現代最強のCAS/FAC機であるA/OA-10Aを装備する75FS，そして戦術輸送機C-130E 2個飛行隊 2，41ALSの合計4個飛行隊で構成されている。

ポープ空軍基地は，有名な陸軍第82空挺師団（82d Airborne Div.）の駐留するフォート・ブラッグ陸軍演習場に隣接しており，常に陸軍部隊との空・陸一体の共同作戦訓練を実施している。湾岸戦争におけるイラク軍機甲部隊を見るまでもなく，空からの支援を欠いた地上部隊ほどモロいものはない。いかに近代的装備を誇る地上部隊といえども，空・陸一体作戦なくしては勝利を得ることは困難なのである。しかしエアランド・バトルというものは，戦場が錯綜することが多いだけに，口で言うほど易しいものではなく，これが夜間，悪天候ともなればその困難さは何倍にもなる。湾岸戦争で多国籍軍側に同士討ちによる被害がいくつか発生したのもこの間の事情を物語っているといえよう。このため，空・陸一体作戦は普段からの共同訓練がより一層重視されるわけで，ポープ空軍基地に23d WGが置かれた理由もここにあるといえる。

なお，本号P.166～167に関連記事を掲載。（解説：松崎豊一）

↑ ノースカロライナの上空を編隊で飛ぶ74FSのF-16C（89-2054/-2153）。インテイク両脇に装着されているのがブロック40/42ナイトファルコンとF-15Eのみが持つ特有の装備，ロッキード・マーチン（マリエッタ）製LANTIRNポッド。左側がAN/AAQ-13ナビゲーションポッド，右側がAN/AAQ-14照準ポッドで，これらがF-16を夜間/悪天候下でも行動可能なCAS/BAI作戦機に変え，右翼下に搭載したAGM-65（写真はイナート弾）によるピンポイント攻撃も可能とする。23WGはF-16の中で，もっとも対地支援能力の高いブロック40と大搭載量，高い反復出撃能力を誇るA-10Aを装備することにより，ほとんど絶えることなく（Round the Clock）地上部隊との共同作戦が可能となった。

← 離陸待機中のF-16C（89-2127）の後方に同じ74FSのF-16Cが舞い降りる。

↑ 猛々（たけだけ）しいシャークマウスを描いた74FSのF-16C。AN/ALQ-184(V)-2ショートタイプECMポッドを搭載している。シャークマウスは軍用機のマーキングとしてはもっとも人気の高いもの（クルーにとっても，またファンにとっても）であって，一時は太平洋航空軍団や航空自衛隊のF-4にも描かれ，大いに我々の目を楽しませてくれた。もとはといえばAVGのP-40の機首冷却器横に描かれたものであり，その意味で23WGのシャークマウスはまさに正統派といえる。

↓ CBU-87クラスター爆弾（ロードクルー用訓練弾）の搭載訓練を行なうオードナンスクルー。ベトナム戦争以来，クラスター爆弾用サブミュニションの発達には目覚ましいものがあり，対機甲/歩兵部隊用としてはもっとも有効な非誘導兵器となっている。

↑ 74FSのスコードロン・インシグニア。ニックネームは親部隊23WGと同じ“フライング・タイガーズ”である。当初はインシグニアも23WG（当時はFG：戦闘航空群）と同じもの（バックのシールドだけが異なる）を使用していたが，のちに写真のマークに変更された。

← 23WG司令乗機に指定されているF-16D（88-0170）。フィンチップカラーは前方から，74FS（F-16），75FS（A-10），2ALS（C-130），41ALS（C-130）をそれぞれ表わしている。メカニックがF110-GE-100エンジンの集束/拡散型エキゾーストノズルを調整している。

↑ 両翼下面8ヵ所のハードポイントにAGM-65マベリック・イナート弾×2，250lb訓練爆弾（Mk.81）×4，AIM-9L/Mサイドワインダー×2およびAN/ALQ-184(V)-2ECMポッドを搭載した75FSのA-10A（79-0138，80-0252）。胴体下面の3ヵ所と合わせて計11個のハードポイントに7t以上のオードナンスを搭載。史上最強のマシンガンGAU-8/Aアベンジャーを装備するA-10は同時に無類の高サバイバビリティを有する。こと有視界条件下に限れば，今日でも最強の対地支援機であることに変わりはない。全天候性やBAI能力の低さから，一時は早期退役もささやかれ，FAC転用が進められたA-10だが，湾岸戦争でその存在価値をアピールすることに成功して以来，空軍内での扱いも大きく変化した。23WG内にあってもF-16Cの配備機数18機（他にD型2機）に対し，A/OA-10Aは合わせて28機という多数が配備されており，エアランド・バトル型コンポジット・ウイングの主役の立場にあることを示している。そのせいか，あるいは75FSのニックネームが“タイガーシャークス”であるためか，シャークマウスが一番似合っているようにも見える。なお同隊のA-10は半数以上がライトグレイ塗装だが，ヨーロピアン・ワン迷彩時代には見られなかったフォールス・キャノピーが描かれるようになった。

← 地上に向けて攻撃態勢に入る75FSのA-10A。機首下面のフォールス・キャノピーが鮮明に分かる。

↑　トレーニングフライト出発準備中のA-10A（78-0655）。左翼下面に2.75inFFARを7発収納（写真では4発装填）するLAU-68ロケット弾ポッドが見られるところから，FAC任務の訓練であろうか。機首に2個取り付けられたボタン型アンテナはAN/ALR-69のもので，テイルコーンにも2個同じものを装備している。

←　ヨーロピアン・ワン迷彩の75FS所属A-10A（79-0157）を真正面から見る。GAU-8/Aは機軸に対しほんのわずか左にオフセットされており，スペースの関係から前脚は右側に寄せて取り付けられている。機首下面右側のAN/AAS-35ペイブペニー・レーザースポット・トラッカーは，地上やヘリコプターからレーザー照射された敵目標の捜索・照準に用いられる。

【下2枚】　胴体の右側に記入された23WGのインシグニア（左下）と左側の75FSのインシグニアとマーキング（下）。いずれも今時珍しいフルカラーである。コンポジット・ウイングに対しては，米空軍のマーキング規制がいくらかゆるいのかもしれない。なお「HOPE MILLS」は，ポープ最寄りの大都市フェイエットビル郊外の町の名前。

↑ フライング・タイガーズの伝統にのっとって，シャークマウスを描き入れた41ALSのC-130E（64-0517）。同機のハーキュリーズは新しい機体ではないが，全天候空中投下システム（AWADS）を装備しているため，通常のハーキュリーズに比べ，リサプライ能力が高い。ノーズレドームに取り付けられた5本の避雷ワイヤと先端の小突起，および胴体下面の円形レドームがAWADSハークの特徴だ。また写真の機は，前部胴体下面に2個のチャフ/フレアー・ディスペンサーを追加装備している。眼下に広がるポープ空軍基地は総面積約7.1㎢程度で，米本土基地としては広い方ではないが，すぐ隣りには広大なフォート・ブラックが広がっており，ポープはその一部といっても過言ではない。なお，41ALSは1993年中32機のAWADS C-130Eを保有していたが，これは2番目のエアランド・コンポジット・ウイングとなるジョージア州ムーディ空軍基地の347th WG（1994年7月1日，FWから改編）に引き渡す機体が含まれていたためで，現在は18機の定数に戻っているものと思われる。

↓ フォート・ブラック演習場の滑走用平地から離陸する2ALSのC-130E（64-0504）。

↑ 23WG司令官乗機に指定されているC-130E（64-0540, AWADS）。フィンチップは前方から2ALS, 41ALS, 74FS, 75FSの順に塗られている。「FT」のテイルコードは言うまでもなくFlying Tigersからとられたもの。
← フォート・ブラッグに所在する第82空挺師団の空挺降下訓練の支援を行なう2ALSのC-130E。ヨーロピアン・ワン迷彩機のためかシャークマウスは未塗装だが、AWADS装備機であることははっきり見てとれる。2ALSはAWADSと通常のC-130E（FY63の古い機体が多い）を混成で装備し、機数も10機以下と少ないが、これは新しいハーキュリーズ（たとえばC-130J）を優先的に配備する計画があるためとも考えられる。

↙ 仔猫を口にくわえた黒猫が41ALSのマーク。機体はC-130E（64-0495, AWADS）。同隊はC-47で太平洋戦争に参加し、戦後C-46で立川に駐留したこともある41TCSがそのルーツ。
↓ 2ALSのスコードロン・インシグニア。同隊は大戦中、C-47/-46を装備してCBI戦線に派遣され、ハンプ越え空輸を通じてシェンノートの戦いを支えた歴史を持っている。

Photos by Randy Jolly
Text by Toyokazu Matsuzaki

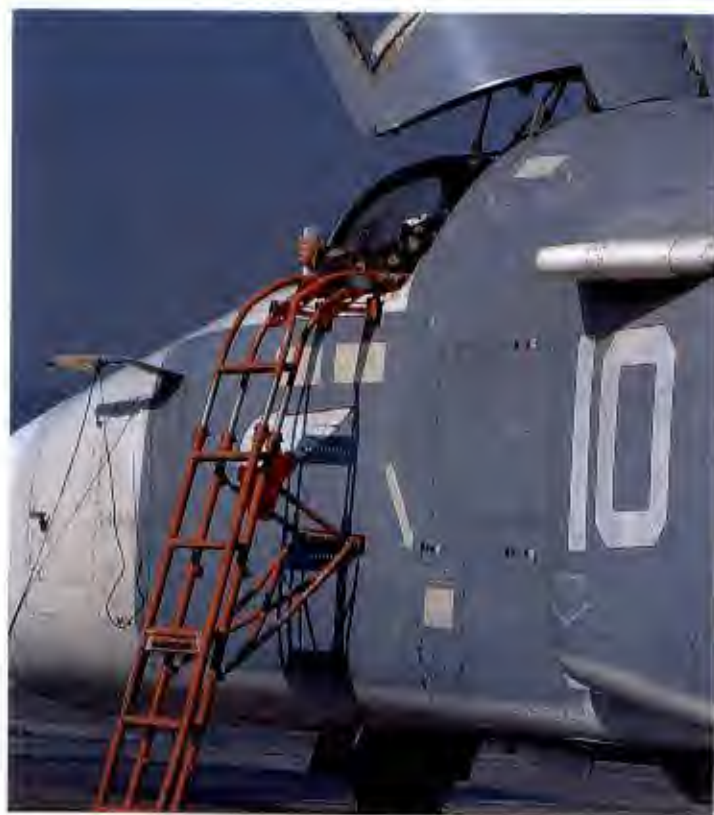
日本にもっとも近いロシア爆撃機基地

ウラジオストック露海軍航空隊

Photos & Text : Naoki Nishimura

41

戦力ダウンが昨今、噂されるロシア太平洋艦隊だが、果たして現実の姿を直接目で見る機会を得た。3月末、さる大手旅行代理店企画によるウラジオストックのロシア太平洋艦隊ツアーに参加できたからだ。ツアーの内容は陸戦隊、艦隊、航空部隊であったが、ここでは航空部隊を紹介しよう（なお8月にも再度ツアーを企画中とのこと）。ところはウラジオストック空港と滑走路を共有する海軍航空隊基地。さすがにガードは固く、見せる機体以外の撮影は禁止され、到底300mmの望遠レンズは出せない。だがツアー募集の目玉であったバックファイアが3機まとめて撮影OKとなる。シェルターに駐機していたのはツポレフTu-22M2バックファイアB。1980年代初めには日本海上空に編隊で出現し航空自衛隊のスクランブルを受けた長距離爆撃機である。エスコートに立った士官は、スクラップのためこの基地にあるという。米空軍のB-52Gが機齢30年以上でも実戦にあることを思えば就役10年余りで退役とは何とも短命な爆撃機だ。戦略兵器制限交渉（SALT）の合意で空中給油装置が撤去されたことも本機の寿命を削った。間近で見たTu-22M2は、インテイクがF-4ファントムに酷似した可変ベーンをもち、尾部には2砲身23mm連装機関砲を備え時代を感じさせる一方で長い可変後退角翼を採用する「ロシア的」超音速爆撃機であった。

↑ シェルター内で解体を待つツポレフTu-22M2。胴体下マルチプルラックが現役時代の名残り。
← Tu-22M2の特徴的なGsh-23 2砲身23mm連装機関砲とファンテイル火器管制レーダー。エンジンは大直径のNK144改良型ターボファン。
↓ サイドバイサイド4席のコクピット。構成は正副パイロット、航法士、防御システム操作士。

同じウラジオストック空港隣接の基地に展開していたのがロシア太平洋艦隊某偵察連隊のスホーイSu-24MRフェンサーE偵察機だった。飛行訓練を行なう数機を除き残る約20機は、2機1組でシェルターに守られ多くの機は機首をシートで覆われている。機の傍らに先端にも小フィンをもったSu-24ならではの500ℓ増槽をエプロンに直接転がしているのもロシア的だ。1個連隊2個飛行隊が駐留すると見られる。飛行訓練を終えた1機は滑走路端で十字形のドラッグシュートを切り離してタキシー・イン。主翼はこの時、すでに最大後退角69°にセットされている。シェルターに2機が収まるのも主翼を折りたたまない陸上機でありながら可変後退角翼機の効能のひとつである。Su-24MRフェンサーEの識別点に背部の熱交換器の大型化があるが、これは偵察用電子機器冷却用。原型の爆撃機型でレドームだった機首側面には側視レーダーが装備され、機体下面右側にオフセットして搭載されていたGsh-6-23 6銃身23mm機関砲は撤去、そこに近く偵察カメラを内蔵するフェアリングが設けられている。爆撃機譲りのハードポイントの多さは電子偵察ポッドの搭載を助けるが、ウラジオストックのこの偵察連隊ではSu-24ERに搭載したポッドを見られなかった。

← Su-24ERのキャノピーは左右別個にはね上げる方式。そのためか、もしくはロシアの気候に適応するためかタキシング中は開けない。機首側面（左側のみ）のマークはスホーイ設計局のもの。部隊マークは見られなかった。

↑ 訓練飛行を終えタキシー・インするスホーイSu-24ERフェンサーE。機体下面を白く塗るのはカモフラージュの常識だが，機首，翼前縁，フェアリングなど突出部まで白く塗るのは機体を小さく見せる効果をもつSu-24ならではのもの。同一機種ならロシア空軍前線軍，海軍航空隊が同じ塗装を施すのもロシアの特徴である。

↓ この日の訓練飛行に備え列線で整備中のスホーイSu-24ER。そうでなくとも長い機首をフェンサーCでさらに延長したためトーイングバーも大型輸送機並みの長さ。ロシア軍が米軍のように背の低い牽引車を使わないのも要因だ。機の傍らに立つのがパイロット。カモフラ・ジャンパーの下には紺のフライトスーツを着ている。

CANADIAN "T-Birds" with MAKE-UP

カナダ国防軍CT-133のスペシャル・マーキング

Photos : Jeff Rankin-Lowe

森と湖にあふれた広大で美しい国土を有するカナダ。
その景観に比例するのか，カナダ国防軍が保有機に施す
スペシャル・マーキングもまた美しいものが多い。
往年のオールドタイマー，TバードことCT-133もその例にもれず
ダイナミックな出で立ちでもって我々の前に登場している。
ここでは，CT-133シルバースターのここ数年にわたる
代表的なスペシャル・マーキング仕様機を紹介してみたい。
新たな衣装をまとったTバードは銀の地肌に慣れた目には鮮烈。
まるで別の機体のように写るのではないだろうか。
奇しくもわが航空自衛隊も最近スペシャル・マーキングが
盛んに行なわれているので，それと見比べてみるのもいいだろう

古くはCF-101，そしてCF-104，最近ではCF-188Aとカナダ国防軍のスペシャル・マーキング機はなかなか秀逸なものが多い。本誌でも過去何回かその時々の話題機を掲載してきたが，今回は普段地味な存在としてあまり脚光を浴びることもないカナデアCT-133シルバースターをご紹介しよう。本機はロッキードのT-33と同型機だが，日本で“若鷹”と呼ばれている（実際そう呼ぶ人は皆無？）ようにカナダも自国の名称としてこう名付けている。それにしても，これらカナダ国防軍機に限らずタイガーミート参加機など，欧米のスペシャル機はどうしてこうも美しいのだろうか。対するわが空自にはさらなる発奮を期待したい。

【前見開き3枚】 CFBシェアウォーターのあるカナダ東岸ノバスコシア半島の海岸線上空を飛行するMAG VU32（海上航空群第32汎用飛行隊）のCT-133（133504/Mako01）。右上は同地の観光名所となっているPeggy's Coveの灯台をかすめ飛ぶMako01。このスペシャル・マーキングはVU32の解隊にともなうもので，1992年中ころの撮影。同飛行隊はほかにもCH-135ツインヒューイを装備して海上哨戒，艦隊防空演習，各種曳航任務に就いていたが，CC-144A/CE-144Aチャレンジャー，そしてCT-133を擁する414sqnの半数がCFBノースベイからシェアウォーターへ移動するにおよんで，これに吸収され新たに434sqnを構成している。

←1　1991年，当時CFBノースベイを基地としていた414“Black Knight”sqnの50周年記念を祝してCT-133（133174/Knight50）に施されたスペシャル・マーキング。上は同じく同隊が保有するCE-144Aチャレンジャーと編隊を組むKnight50。左は大きくバンクをとるKnight50。機体下面いっぱいに描かれたメイプルフラッグが印象的だが，これを旭日旗に置きかえて日本版としてみると，在京新聞社のマークか某新聞社機をイメージしてしまいそうでちょっといただけないかも知れない。

↑↓ 414sqnの所属機，CE-144AおよびCT-133とのフォーメーション・フォト。Knight50の機首側面に描かれている「黒騎士」は同隊の名称に由来するもの。ちなみに“彼”のニックネームはSir Cedric。

Photos : Jeff Rankin-Lowe

Photo : Andrew H. Cline

↑ シルバースター運用40周年を迎えた1993年，CFBコモックスを新たに基地とした414CS(Combat Support)sqnがそれを記念してCT-133(133450)に施したスペシャル・マーキング。基地が所在するカナダ西岸バンクーバー島の北端付近上空での撮影。

← ブリティッシュ・コロンビア州の山並みを眼下にブレイク・オフ。

Photo : Andrew H. Cline

Photo : Mike Reyno

→ ヘッドオンで見る414CS sqn"ブラックナイト"スペシャル・マーキング機。あまり空撮の対象とされないT-33系だけに，このアングルからのショットは珍しい。今までの同機に対するイメージを払拭するに充分で別の機種の印象すら覚える。

← コモックスのエプロンで他機と対照を際立たせながら翼を休めるスペシャル・マーキング機。全面グロッシーブラックの塗装はもちろん同隊の部隊名にちなんだもの。これはCT-133における一番最近のスペシャル・マーキング機で，黒を基調とした塗装では1960年代に活躍したカナダのソロ・アクロ機"Red Knight"以来の出来と評判もよかったが，現在は残念ながら落とされている。

Photo : Mike Reyno

Photo : Jeff Rankin-Lowe

Photo : Mike Reyno

↑ 宙返りをうって機体下面をこちらへ向け，デザインされた部隊番号を見せる"Schooner50"。

↑→ 414CS sqnが40周年を迎えた1993年，P.28～29で紹介したVU32と414sqnの半数が加わった434 "Bluenose" CS sqnは50周年を迎え，CT-133（133579）をその記念塗装機として"Schooner50"と名付けた。垂直尾翼に描かれた2本マストの帆船（スクーナー）は飛行隊のコールサインで，数々のレースで優勝した帆船「ブルーノーズ」号からきている。また，この図柄はカナダの10セント・コインにもあしらわれている。なお，軍備削減によるシェアウォーターの滑走路閉鎖のため同隊は今年後半にも同じノバスコシアのグリーンウッドへ移動の予定。

Photo : Andrew H. Cline

Photo : Mike Reyno

←↓ 現在CT-133の標準塗装は米海軍やCF-188Aと同じライトブルーグレイ系のロービジ塗装が施されている。これだけでも銀ピカのT-33を見慣れた目には新鮮，バリバリの第一線機という装いだ。それもそのはずカナダでは，その小振りな機体となだらかな曲面によるレーダー反射率の少なさを利してCF-188Aとのレーダー探知および妨害訓練に使用されている。下はチャフ・ディスペンサーを主翼下に懸吊してブリティッシュ・コロンビアの山岳地帯上空を飛ぶ414CS sqnのCT-133。

Photo : Andrew H. Cline

6空団のT-33A
最終フライト

航空自衛隊小松基地の第6航空団に残った最後のT-33Aが平成6年度末をもって引退することになり，3月23日，最終フライトを行なった。これによってTAC部隊に残るT-33Aはすべて引退。空自ジェット化の礎となった名トレーナーが，日本の空から完全に消え行くのも，もうそう遠い先の話ではない。

この日最終フライトを行なったのは，昭和31年（1956年）11月31日に空自に引き渡され，平成4年（1992年）7月20日に6空団所属となったT-33A（61-5219）。第306飛行隊のイヌワシのマークを胴体と主翼上面に大きく描いた機体は，午後1時すぎに快晴の小松基地を離陸，1.2時間の飛行の後着陸，総飛行時間7,560時間で用途廃棄となった。210機生産されたT-33Aだが，この時点で空自に残るT-33Aは約40機，年度末に約30機となり，1年後には20機くらいになる予定という。右は離陸するT-33A 219号機。前席は6空団飛行群司令の永岩俊道1佐，後席は第306飛行隊長の戸田眞一郎2佐。この後，F-4EJ2機をしたがえて，基地上空をパスした（左ページ上）。

メモリアル・フライトを無事に終了，セレモニー会場へスポット・インした219号機（上中）。前席には「BENKEI」，後席には「TIGER」という群司令，飛行隊長のTACネームが記入されている。左は6空団司令の岡田美孝将補に，最終飛行終了の申告をする永岩1佐。上はシャンペンファイトの図。右上は戸田隊長を囲んで機付整備員らの記念撮影。右は219号機の垂直尾翼左側。右側の黄色いトラと違って，色なし。「61-5219」の「6」だけ金文字なのは左右同じ。なお，219号機の記念塗装をデザインしたのは整備小隊の山崎賢二3曹と皆川寛行士長（右上写真の左2名）。

Photos: Ichiro Mitsui/KF

欧米の航空博物館に眠る名機を訪ねて

続・第二次大戦機再探訪 アメリカ本土編 第3回

愛知 特殊攻撃機「晴嵐」製造番号1600228

メリーランド州シルバーヒル NASM／ポール E.ガーバー施設

取材：野原 茂

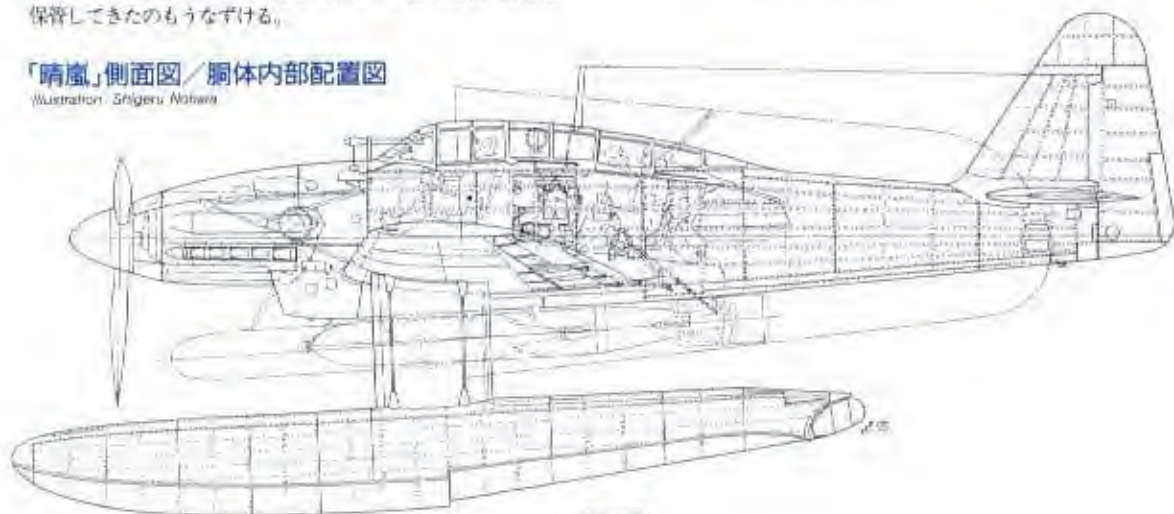
本連載は，昨年10月下旬取材時までの機体でまとめる予定であったが，今年２月中旬にふたたびアメリカ取材の機会があり，その際に訪れたメリーランド州シルバーヒル所在のNASM（国立航空宇宙博物館）／ポール E.ガーバー施設において，復元作業中の旧日本海軍特殊攻撃機「晴嵐」（製造番号1600228）を撮影できたので，予定を変更し“特報レポート”として紹介することにする。

御承知のように，晴嵐は他に例のない潜水艦搭載用の特殊攻撃機であり，いわば現代のトマホーク（潜水艦発射巡航ミサイル）のルーツ的存在である。敗戦によって実戦投入の機会はなかったが，その特殊性は押収した米軍にも強烈なインパクトを与えた。わずか28機しか生産されなかったにもかかわらず，米国が唯一機の押収機を，今日までスクラップにもせず，大切に保管してきたのもうなずける。

長い間，NASMの倉庫に眠っていた本機の復元作業が始まったのは４年前で，それでも今年２月中旬現在まだ胴体，尾翼の復元作業が終わっていないことから，欠落した部品の複製，腐食した構造材の補修などに，かなり苦労していることが察せられる。予定では，あと２年かけて主翼，フロートの復元作業を行ない，完成にこぎつけるという。

今回は，胴体，尾翼のみの撮影だが，初めて見る部分も多く，日本機ファンは大いに興味をそそられるに違いない。とりわけ，オリジナル塗装の残る操縦室内，同下面の燃料タンクなどは，復元完了後はほとんど見られなくなってしまうので貴重だろう。

撮影にあたり，快く御協力いただいた，復元作業チーフMatt Nazzaro氏に厚く御礼申し上げたい。

「晴嵐」側面図／胴体内部配置図
Illustration : Shigeru Nohara

← 鋼鉄製の台架に載せて復元作業中の晴嵐の胴体（尾翼含む）。ホコリが入らないように、風防部分にビニールシートが被せてある。

↑ 下塗り作業まで終わった機首パネル上面。向かって右が前方（機首方向）になる。

↓ 機首左側。すでに「熱田」32型エンジンは修復を終えて搭載済み。

↑ 機首右側。1960年ごろまで米国西海岸、カリフォルニア州アラメダ海軍航空基地内に野外展示、その後分解してNASMシルバーヒル集積場に屋外保管されていたため、機体表面の痛みが思ったよりひどかったらしい。

↓ 機首下面の冷却器部を右前方より見る。2層に仕切った上方がエンジン冷却用水、下方が潤滑油の冷却器である。

↑ 冷却器下方の各フラップ。前方（向かって左）が潤滑油冷却器用、後方（手前）が水冷却器用。画面上方の三角状突起は、射出架台にセットする際のフック。

↑ 冷却器の後方、中心線よりやや右にオフセットして取り付けられた魚雷／爆弾懸吊具。黒い三日月形アームは、弾体振れ止め金具。向かって左が前方（機首方向）。

↓ 胴体中央部左側の主翼取り付け部。付け根から下方に90°回転し、さらに後方に折りたたむという複雑な"仕掛け"のため、その支点となる主桁の取り付け部（上、下に黒いアーム5本が見える部分）はとくにゴツい作り。

← 胴体中央部左側。復元作業の士気を高める（？）ための旭日旗が、いかにも米国人らしい演出。

← 主計器盤の取り付けを待つ，操縦室前部。各計器に接続するための配線類がヒモで束ねてある。前部風防正面に見える着脱用小窓は，望遠鏡式1式1号射爆照準器を取り付ける際の貫通穴。ただし，本機は下写真のように，光像式の新型3式射爆照準器を装備〔主計器盤上方の凹切り欠き部に取り付ける〕していた。

↑ 操縦室左側の各操作レバーとハンドル類。側壁に残るオリジナルの濃緑黒色の機内色は，塗り変えずにそのままコーティング処理して残すそうだ。

← 機体への取り付けを待つ無線／銃手席。座席に塗られた塗料はオリジナルだが，機体内部色より黄色味があり明るい。

↓ 修復なった後席用可動風防を手にする，復元担当チーフのナッザーロ氏。筆者の無理な注文にも快く応じてくれた好青年である。

↑ 機体の脇の台上で，治具に固定して復元中の主計器盤。まだ欠落した計器が全部埋まっていない。

→ 厳重に鍵のかかったロッカーに保管中の3式射爆照準器。当時のままの状態で，ほぼ原形どおり。反射ガラスは取り外して保管中。同照準器の写真はおそらく初公開だろう。

↓ 操縦室下方に装備された，防弾燃料タンク。下面の着脱パネルを外してみたところで，向かって左が前方。防弾用ゴム被覆を金網で止めてある。

← ちょうど後席あたりの下方にある，主翼折りたたみ／展張用油圧パイプの点検扉を開いて内部を見る。油まみれの真ちゅう製パイプが，長い年月の経過を感じさせる。扉に残る機内色と，注意書きに注目。

↑　錆び止め用の茶色塗料，日の丸の赤色塗料が残る後部胴体左側。

←　復元中の胴体，尾翼全体を右後方より見る。水平尾翼，垂直尾翼上部は折りたたんだ状態にしてある。

←【左】　垂直，左水平安定板を真横より見る。水平安定板にはオリジナルの濃緑黒色が残っている。

←【右】　右水平安定板。外側2/3が折りたたまれるので，収納時の水平尾翼幅はわずか2m程度になる。昇降舵はまだ付いていない。

←　痛みの激しい昇降舵表面の羽布は，全面的に張り替えられる。写真は骨組みを修復中の左昇降舵。リブに重量軽減のための肉抜き孔があけられている。

↑　左水平安定板折りたたみ部クローズアップ。前・後桁2ヵ所のヒンジを支点にして約90°下方に折れる。操作はもちろん手動。

↓　胴体尾端を左後方より見る。左側面にはいくつかの点検孔が設けられており，尾端下面にはムアリング用ロープ収納扉がある。後ろ正面の切り欠きは，方向舵を付けることで塞がれる。

↓　右側に62°の角度で折りたたまれた，垂直安定板上端。この状態でも，イ400級特型潜水艦の格納筒天井とのクリアランスは，わずか8cm程度しかなかった。

オホーツクの海へ

氷上の“ポセイドン”

海氷観測同乗取材 3月8日，八戸基地

毎年，海上自衛隊八戸基地をホームベースとしている第２航空群が民生協力の一環として行なっている海氷観測任務，“マイクフライト”。今年も同航空群傘下の第２，第４両航空隊（P-3C）によって実施されている。

この海氷観測は観測任務のひとつとして，昭和35年11月より同航空群（当時はP2V-7を運用）の手により行なわれており，毎年平均25回（キャンセルも含む）の観測飛行が実施されている。前述の“マイクフライト”とは，隊内で呼ばれている同観測飛行のミッションネームで「マイク」は国際通信用語でMを意味する。なぜMなのかは不明だが，数あるミッションを分かりやすくA（アルファ）から順に並べる際にたまたまMになったのではないだろうか。

近年，自衛隊の民生協力というと，災害派遣や海外派遣ばかりが注目されているが，その中で同任務は地味な存在のために忘れられがち。この海氷観測とは気象庁からの依頼により，北海道沿岸の海氷からの漁業関係者の人命保護や，船舶の遭難防止のため，観測飛行を実施する重要な任務。気象台からの流氷観測も可能だが，限界があり，空からの観測は非常に有効な手段として，現在まで続けられている。

衛星による観測やレーダーも考えられてはいるが，今のところ航空機からの観測に変わるような方法はない。

ここでは流氷最盛期の３月８日に行なわれた通算745回目の“マイクフライト”の模様をご覧いただきたい。

取材：雨宮隆太／本誌

↑　ぎっしりと敷きつめられた大小の氷盤上を優雅に飛ぶ5025号機。
←　この地図は海氷観測のコースを示すもので，A，B，C，の３つのコースが設定されている。また，どのコースを飛行する場合でも，事前に機数，航空機型式，飛行コースなどのフライトプランを気象庁からロシア気象局へ通達している。

↑ 海氷原に舞う"ポセイドン25"。氷盤の割れ目から顔を出す冷黒調の海が厳寒のオホーツクを物語っている。この海氷観測は1シーズン約25回，毎週2回（今年は火，金曜日）の割合で行なわれている。
← 低空を這うように飛びながら観測を行なうP-3C。海氷観測の方法は目視での調査によるもので，氷盤の状態や大きさを観察するために500ft足らずの低空を飛行することも必要とされる。

3月8日(取材当日)。昨晩見えた星空はどこへいったのか、薄い雲のすきまから、辛うじて青空が顔を出している。撮影海域上空はどうなのか？

キャンセルにならないかと不安を胸にAM10：00、ブリーフィングが始まる。あるカメラマンが隊員に対し、手慣れた感じで天候状態のチェックを厳しく行なっている。青空を写し込めなければ意味のない撮影だという。

今回の取材メンバーは私を含む数人を除きベテラン揃い。ここ数年恒例となっている海氷観測にもマンネリを感じており、なにか違ったものを、と考えていた。結局、はっきりとした天候は現場に行ってみなければ分からないといったところ（この海域には気象台がない）で2機のP-3C(5025、5036号機）に分乗、八戸を離れ、一路オホーツク海に向かった。

高度約2万ft。対潜哨戒機とはいえ原型が旅客機だけに巡航時のキャビン内はじつに快適だ。私が搭乗したのは5036号機（高田2佐操縦）で、第2航空隊飛行隊長福家2佐の操縦する5025号機のウイングマン。離陸すること約30分、進路を北にとった2機のP-3Cは襟裳岬を通過、網走へ到達した。私事だが、私自身、北海道を見たのは生まれて初めてで、それに上空からの眺めははなんともいえない。暦の上では春とはいえ、まだ雪に覆われた一面の銀世界に仕事を忘れ魅了されてしまった。

押し寄せる海氷原を目前にいよいよジョインナップ。左上方に位置するリーダー機が目前に迫ってきた。撮影海域に着いたところで、まずは、こちらからの撮影開始。5025号機を中心に左回りのサークルパターンのフライトに移る。窓の多いP-3Cといえども鮮明に撮影できる窓はひとつだけ。パイロット席（左）後方にある透明度の高い1枚ガラスの撮影窓が狙いだ。この窓での撮影パターンは持ち時間2分のローテーション。短時間でいかに、被写体を誘導し、いいロケーションにもっていくかがポイントだ。機長はカメラマンの厄介なリクエストに最低高度以上ならば、できる限りトライしてくれる。広大な流氷原を舞う1機の"ポセイドン"を追って時間の許す限り撮影は続く。

約20分間の撮影を終了。リーダー機とのポジションを組み替え、被写体側に移動する。撮影を終えて、束の間の食事休憩に入る。撮影機からのリクエストに応え、右へ左へと、揺れる機内での食事はあまり気持ちのよいものではない。もっとも、眼下に広がる海氷を見ながらのランチなどなかなか味わえることのない貴重な体験だが……。

食事を終えさらに撮影を続ける。だんだんと現場の雰囲気に慣れ、要領を把握してきた。今度は光線状態を選びながら動きのある瞬間を狙う。このフライトは実際の観測とはルートが違うものだが、機内では観測任務も行なわれている。見張り員や、TACCOもカメラマンに席を譲り、撮影に便宜をはかりながらも任務に就いている。彼らにとってみれば見慣れた光景にがむしゃらにシャッターを切る取材陣達など「何を親の敵のように撮っているのだ」といったところだろうか……。

AVIATION BADGE & INSIGNIA 17

Text by Karl Schneide
Photos by David Poleski(PPI)
Translation by George Kimura

今月もアメリカの航空会社の珍しいバッジを紹介しよう。とくに今回は航空ファンの読者の要望にこたえて，1930年代後半から40年代にかけて活動したマイナーな航空会社とコミューター航空会社を取り上げてみた。じつは私自身も，この分野の品質とバリエーションに富むバッジやインシグニアに大きな関心をいだいている。このバリエーションと品質こそは多くの真摯なコレクターを引きつけ，価格上昇をうながす要因となっているのだ。もっとも，品質はそれほどでないにしても，現存する航空会社のバッジやインシグニアも，将来の価格上昇を見込んで収集しておくのも賢明策だろう。

帽章（エアクルー），ミッドコンチネント航空：1935年ころ。オマハの会社から調達した帽章。同社はアメリカの心臓部での就航をめざし，のちにコンチネンタル航空となった。銀メッキの翼，インディアンの服装をした射手をあしらった白エナメルのインシグニアが面白い。

バッジ（パイロット），ミッドコンチネント航空：1935年ころ。このバッジの翼のスタイルは，第一次大戦当時に米陸海軍が採用したベイリー・バンクス・アンド・ビドゥルの典型的デザイン。

帽章，ブラニフ航空：1940年ころ。全従業員に支給された共通バッジ。客室乗務員はこれを小型にしたバッジをベレー帽に取りつけていた。

バッジ（グラウンドクルー），ブラニフ航空：1955年ころ。地上勤務の社員が制服に着用した。ボーイング707のシールドをあしらったデザインで，1995年に登場。のちにエル・ドラド・ジェットの就航にともなって変更がくわえられた。

バッジ（パイロット），ブラニフ航空：1955年ころ。市販から調達した典型的な両翼デザインのパイロット・バッジ。多くのコミューター航空が同様の両翼に，独自の社名入りインシグニアをつけて使用した。

バッジ（コマンド・パイロット），ブラニフ航空：1995年ころ。軍隊調に指揮者の印として星を授けている。ブラニフ航空の場合は，飛行時間15,000時間以上のパイロットがこの星をつける資格がある。

バッジ（フライトクルー），ブラニフ航空：1995年ころ。パイロット以外のフライト・クルーは例によって片翼章を着用する。これは第１次大戦でフランスとイギリスの空軍によって始められた慣習で，いらい各国空軍ならびに航空会社に引き継がれ今日に至っている。なお，副操縦士は着用しない（写真左）。

バッジ（フライトクルー），ブラニフ航空：1970年ころ。1970年代に入ると航空会社の多くは，制服やインシグニアの近代化をはかった。が，ブラニフの場合は，期待に反してどちらかというと安っぽいデザインとなった。初期のデザインに倣った片翼とインシグニアは，ミスマッチの印象さえもある。もっとも，コレクターによっては見方の相違もあり，航空会社はそれぞれのインシグニアに誇りをいだいていることであろう。なお，このころからブラニフは従来の「エアウエイズ」に替えて「エアラインズ」を使用している。

Photo : Dana Potts/VF-154

KF Special File

↑　空母インディペンデンスに乗艦しているCVW-5/VF-154"Black Knights"が，このほど10年間3,700飛行時間以上にわたって無事故（Mishap free flight hours）の記録を作った。1985年1月以来，VF-154はCVW-14と現CVW-5に所属し，この間対イラク作戦デザートシールド参加をハイライトに，2度のペルシャ湾勤務，韓国／オーストラリアとの合同演習，リムパックなどに参加している。1月17日，記録を達成したときは，インディ艦上でフライトデッキ・サーティフィケーションの最中だった。なおVF-154は，1992年にバトル「E」アワード，93年にはセーフティ・アワードを受章している。写真は厚木基地における記念写真で，向かって左端最前列が隊長のP.グランドフィールド中佐，ひとりおいて右側が副長のD.ポッツ中佐。

→　3月23日，ロシアのMIG-31が北海道礼文島沖のわが国領海上空を2回（10時8分30秒から10分10秒まで，10時34分30秒から36分25秒まで）にわたって侵犯した。これに対し，千歳基地の第2航空団所属F-15が2機ずつ2回スクランブル発進し，侵犯機を確認した。この際，三沢の防空指令所が無線で警告を発したが応答はなかった。ロシア太平洋艦隊は3月20日から大規模な演習を行なっており，侵犯機はこれに関連する機体ではないかとみられている。なお，今回の侵犯は29件目で，台湾機の1機を除いてすべて旧ソ連／ロシア機。
Photo : JASDF

Photo : Yoshihisa Takeuchi

↑ 3月13日来日したエジプトのムバラク大統領の乗機，エアバスA340-211(SU-GGG)“エジプシャン・ゼロワン”。エジプトのVIPフリートの最新鋭機で，ほかにはB.707，ダッソー・ファルコン20，VC-130H，ガルフストリーム，ウエストランド・コマンドなどを保有している。3月13日，羽田空港にて撮影。

→↓ 右と下3枚は，3月10日アリゾナ州デビスモンサン空軍基地で撮影された米州兵航空隊オハイオANG 178FG/162FSのF-16C。右は司令乗機のF-16C(87-0222)で，スペシャル・マーキング仕様。下2枚は162FSのF-16C(86-0262)で，この機体にはミグ撃墜マークが記入されている。これはこの機体が52FW/23FSから7440CWに派遣されてイラク監視任務に就いていた1993年1月17日，飛行禁止空域を飛行中のイラク空軍MIG-29を撃墜したことを示すもの。 *Photos : Gilles Auliard*

↑ F-16C(86-0262)のMIG-29撃墜マーク。

HISTORY OF VX-9

航空試験評価飛行隊VX-4/-5/-9と"バンディ・ワン"の歴史

Photo / Vance Vasquez / NAWSPT MUGU PAO

石川潤一 Junichi Ishikaw

1年ほど前、本誌94年5月号で"ビッグシックス・デザートマフィア"、別名"デザート・シックス"の一員として、ネバダ州NASファロンの海軍攻撃戦センター(NSWC=Navel Strike Warfare Center)、"ストライクU"を紹介したことをご記憶だろうか。その際、砂漠のマフィア達にもリストラの波が迫っていることをお伝えした。6つの評価/訓練部隊のうち、カリフォルニア州NAWSポイントマグーのVX-4"エバリュエーターズ"とNAWSチャイナレークのVX-5"バンパイアーズ"が94年4月29日に解散、同日付でVX-9として再編されたため、現在は"デザート・ファイブ"となっている。本項では50年代初頭に編成されたVX-4/-5が歩んだ歴史と、新生VX-9の未来について簡単に見ていきたい。

運用試験/評価が主任務

「VX」の「X」は通常「エクスペリメンタル=試験」の略で、日本語訳は「試験飛行隊」と思いがちだが、それは大戦中の旧隊名で、現在では"Air Test and Evaluation Squadron=航空試験評価飛行隊"、海軍独特の省略形では"AIRTEVRON"と呼ばれる。海軍には現在、航空機および航空機搭載兵器の試験評価を行なう組織として、海軍航空システム軍団(NAVAIRSYSCOM)麾下に海軍航空戦センター兵器部門(NAWC)を編成している。

NAWCは91年1月12日付でメリーランド州パタクセントリバーの海軍航空試験センター(NATC)、チャイナレークの海軍兵器センター(NWC)、ポイントマグーの太平洋ミサイル試験センター(PMTC)、ニューメキシコ州アルバカーキの海軍兵器評価施設(NWEF)、同州ホワイトサンズの海軍兵器ミサイル試験基地(NOMTS)などを統合したもので、航空機部門(NAWC-AD)および兵器部門(NAWC-WD)に分かれる。なお、NAWC新編にともない、チャイナレーク、ポイントマグーなどのNAWC-WD基地は海軍航空基地(NAS)から海軍航空兵器基地(NAWS)へと改称されている。

航空機および兵器の開発段階での試験評価を行なうのがこのNAWCで、新型機や新兵器はここで海軍初期評価(NPE)や検査会議(BIS)審査を実施した後、VXによる実用試験に移行することになる。現在、実用/運用試験を行なっている試験評価飛行隊はパタクセントリバーのVX-1"ASWパイオニアーズ"とチャイナレークのVX-9"エバリュエーターズ"の2個で、このほかポイントマグーには極地開発飛行隊VXE-6"パッカード・ペンギンズ"がある。また93年10月1日付で解散したものの、パックスリバーには海洋開発飛行隊VXN-8"ワールドトラベラーズ"もあった。しかし、今回紹介する試験評価飛行隊とは別物で、VXE-6とVXN-8についてはこれ以上は言及しない。

VXが"Experimental Squadron(試験飛行隊)"として初めて編成されるのは43年4月1日のことで、ロードアイランド州クウォンセットポイントでVX-1が誕生した。VX-1は46年にフロリダ州NASキーウエストへ移動、対潜開発飛行隊と改称している。続いてVX-が、さらに46年5月15日にはVX-4、

月１日にはVX-3がNASニューヨーク（フロイドベネットフィールド）で誕生している。空中早期警戒機の開発試験を行なうため，哨戒爆撃飛行隊VPB-101を改編したVX-4は，9月18日にはVX-1と入れ替わりにクウォンセットポイントへ移動した。

当時，VX-1～4には「XA」～「XD」のテイルレターが与えられており，51年6月18日にカリフォルニア州モフェットフィールドで新編されたVX-5は「XE」を付けた。しかし，この年パックスリバーへ移動したVX-4は任務を終えて年末までには解散しており，「XD」のレターは55年1月17日に新編されたVX-6に与えられるまで，しばらくお蔵入りになった。しかし，VX-4の部隊名は1年も待たず，52年9月25日にポイントマグーで戦闘機開発飛行隊として再編されている。

この時，与えられたテイルレターが「XF」で，「XD」を使わなかったのは旧VX-4の混乱を避けることや順番どおりという以外にも，「エクスペリメンタル・ファイター」を連想させる語呂のよさもあったろう。ともあれ，VX-4とVX-5のレターが前後している謎が，これで解けたはずだ。なお，当時のVX-4/-5は運用試験および評価（OT&E）を主任務としており，運用試験評価飛行隊（OPTEVRON）と呼ばれていた。

56年にテイルレター・システムが変更され，頭のひと文字が大西洋艦隊航空部隊が「A」～「M」，太平洋艦隊航空部隊が「N」～「Z」に統一された。VX-4/-5はそのままだが，東海岸の基地に展開していたVX-1/-2/-3/-6はそれぞれ「JA」「JB」「JC」「JD」に変更されている。ただし，58年1月15日にVX-2，60年3月1日にVX-3が解散，またVX-6も63年1月1日にはVXE-6に改編されており，残りはVX-1/-4/-5の3個飛行隊のみとなった。

XV-4の初仕事はスパロー試験

「VX」が当初は試験飛行隊で，運用試験評価飛行隊を経て航空試験評価飛行隊となったことはすでに紹介したが，これは正確な表現ではない。試験飛行隊と運用試験評価飛行隊の間には，航空開発飛行隊，開発飛行隊，そして機種別の対潜/航空機/ヘリコプター開発飛行隊があり，また，その後，運用試験開発飛行隊あるいは航空開発飛行隊と呼ばれた時期もある。これらが名称変更した日付は手元の資料では明確でなく，多くの資料では「VX」という略号で逃げている。

ともあれ，VX-4とVX-5が戦闘機および攻撃機とその装備品に関する運用/評価試験（OT&E）を開始したのは50年代初頭のことで，94年4月にVX-9として統合されるまで，40年以上にわたって，戦闘機や攻撃機などさまざまな海軍作戦機の試験を続けてきた。

VX-4が再編された50年代前半，米海軍，海兵隊の戦闘機，戦闘爆撃機，攻撃機の評価試験を行なっていた飛行隊は3個あった。ニュージャージー州アトランティックシティのVX-3とマグーのVX-4は戦闘機，モフェットのVX-5は攻撃機のOT&Eを行なっており，中でも沖合に広大な試射射場（太平洋ミサイル射場=PMR）を持つポイントマグーのVX-4は，ミサイルおよびミサイル運用機を担当していた。

50年代末になると，いわゆる昼間戦闘機はほとんどなくなり，レーダーと空対空ミサイルの装備が標準となった。このため，60年3月には任務の重複するVX-3が解散しており，同隊が担当していたボートF8UクルーセイダーのOT&Eは60年からVX-4に引き継がれている。なおポイントマグーには，PMTCの前身である太平洋海軍航空システム軍団の海軍航空ミサイル試験センター（NAMTC）が46年10月に編成されており，VX-4の任務はNAMTC/PMTC，そして現在のNAWC-WDと深く関連している。

52年に再編されたVX-4に与えられた最初の大仕事はAAM-N-2(AIM-7A)スパローⅠの運用試験で，続いてAAM-N-3(AIM-7B)スパローⅡ，AAM-N-6(AIM-7C)スパローⅢの試験と評価を実施した。使用機はダグラスF3D-2Mスカイナイト，続いてボートF7U-3Mなどで，57年にはマクダネルF3H-2M/2Nデモンの運用も始まっている。この頃になると，ノースアメリカンFJ-4BフュリーによるASM-N-7ブルパップ空対地ミサイルの試験も開始されており，58年からはダグラスA4D-2スカイホークがフュリーを代替している。さらに，59年5月にはダグラスF4D-1スカイレイ3機も加わり，こちらはズーニー5inロケット弾の空対空運用のOT&Eを行なった。

VX-3の解散にともないF8U-2クルーセイダーが移動してきたのは60年6月のことで，VX-4にも超音速時代がやってくる。61年夏にはマクダネルF4H-1/1Fファントムも加わっており，以後，ファントムは30年にわたってVX-4の顔となるわけだが，これについては最後の章で紹介する。60年代中盤には艦上

Photo: U.S.NAVY

F8UクルーセイダーのOT&Eを担当していたVX-3。同隊は1960年3月に解散しており，その後VX-4が同任務を引き継ぐことになる。

戦闘機乱立の時代が終わり、エセックス級空母用のF-8E/H/Jクルーセイダーと、大型空母用のF-4B/Jファントムの2機種に絞られた。ロッキードT-33BやTA-4F/J、ビーチUC-45J、グラマンC-1A、US-2A/Bなどの支援機を別にすれば、VX-4の所属機はF-8、F-4、そして、その後継機グラマンF-14トムキャットとマクダネル・ダグラスF/A-18ホーネットの4機種のみである。

なお、VX-4は68年6月27日に海軍作戦部長（CNO）直属となり、69年1月1日付で部隊名を現在の航空試験評価飛行隊と改めている。この時期はベトナム戦争の真っ最中で、通常の実用/運用試験や評価試験に加え、東南アジアでの戦いで必要なウエポンシステムおよび戦術の開発にも当たった。中でも、69年には異機種空対空戦闘機動（DACM）の訓練シラバス作成のため、米空軍メリーランドANGの175TFG/104TFSから譲り受けたF-86Hセイバーで VF-121のF-4Jと模擬空戦を行なったことはよく知られている。

続いて、アドバーサリー（仮想敵）機としてA-4Eのストリップ型"マングース"の評価試験を行なったが、実際の運用はVF-126が実施した。のちに"トップガン"として勇名を馳せる海軍のDACM訓練が、ANGでも不要となった中古セイバーによって始められたことは、VX-4の歴史の中で記憶されていいだろう。なお、ベトナム戦争中の約10年間にVX-4へF-4G(66年)、F-4J(68年)、F-4N(73年)、F-8E(68年)、F-8H(69年)、F-8J（70年）、F-14A（72年）などが配備されている。

Photo : Frank B.Mormill

VX-4が保有したF-4J(XF6/153795)。同隊は空対空戦闘兵器の開発を中心に活動、スパロー・セミアクティブミサイルの運用試験などに活躍した。

自由落下兵器から誘導兵器へ

一方のVX-5だが、51年の編成当時はT.J.ウォーカー中佐以下15名の士官と約100名の下士官、兵、ダグラスAD-4スカイレイダー9機からなっていた。50年代後半にはA4Dスカイホークも配備されており、遅ればせながらジェット化が始まっている。当時、VX-5に与えられていた任務は攻撃機と自由落下兵器の運用試験/評価で、50年代中盤には「オーバー・ザ・ショルダー」や「ロフト」といった、ズーム上昇で爆弾を空中に投げ上げる、トス・ボミングの開発、評価と実戦部隊への教導を行なっている。

56年7月、VX-5はモフェットからチャイナレークに移動しており、同基地の海軍兵器センター（NWC）と密接な関係を結んだ。これはVX-4とNAMTC/PMTCの関係と同じで、VX-4/-5はセンターの熟練した技術者や高度な設備を優先的に利用できる。ただし指揮系統は航空システム軍団とは別個で、バージニア州ノーフォークにある運用試験評価部隊司令部（COMOPTEVFOR）が運用指揮権を持つ。

一方、管理指揮権は太平洋艦隊航空部隊司令部（COMNAVAIRPAC）にあり、VX-4はカリフォルニア州NASミラマーの太平洋戦闘機空中早期警戒航空団（FITAEWWINGPAC）、VX-5は同州NASリムーアの太平洋軽攻撃航空団（LATWINGPAC）が直接の親部隊だ。なお現在では、FITAEWWINGPACは太平洋戦闘機航空団（FIT WINGPAC）、LATWINGPACは太平洋攻撃航空団（ATWINGPAC）になっている。なお、VX-5もVX-4同様、69年1月1日付で部隊名を運用試験評価飛行隊（OPTEVRON）から航空試験評価飛行隊（AIRTEVRON）に変更された。

70年までにVX-5からA-1E/Hスカイレイダー、A-4A/B/C/Eスカイホーク、A-7Aコルセア、F-4Bファントムなどが退役しており、70年段階での所属機は、A/TA-4F、A-7B/Eと支援用のUS-2Aなど。71年からA-4Mスカイホーク II、72年からTA-4Fの後継機としてTA-4J、73年からA-7Cとロックウェル（ノースアメリカン）OV-10Aブロンコ、ベルAH-1Jシーコブラ、75年からグラマンA-6Eイントルーダーが配備されており、自由落下兵装のOT&E に加え、対地攻撃のタクティクス（戦術）、テクニック(技術)、プロシージャ

Photo : Frank B.Mormillo

空対地兵器の開発部隊、VX-5が保有していたA-7EとTA-4J

VX-4/-5/-9の所属機リスト

〈VX-5/VX-9〉

機番	機種	Bu.No.	確認年	機番	機種	Bu.No.	確認年
XE00	C-1A	135782	80	XE21	A-6E	162206	91
XE00	F/A-18C	164630	93	XE22	A-6E	157014	80/82
XE01	A-7E	160729	84	XE22	A-6E	155662	82/86
XE01	F/A-18C	163988	93	XE22	A-6E	155714	87/93
XE02	A-7E	157502	88	XE23	A-6E	156997	82
XE02	F/A-18C	163990	93/94	XE23	A-6E	156995	84
XE03	A-7E	159271	80	XE23	A-6E	155592	85
XE03	A-7E	160724	88/89	XE23	A-6E	162201	93
XE03	F/A-18D	163994	93/94	XE24	A-6E	154124	82/90
XE04	A-7E	160616	84/85	XE25	A-6E	155698	82
XE04	F/A-18B	162427	93	XE25	A-6E	154170	88
XE05	A-7E	160722	82/86	XE26	AV-8A	159370	81
XE05	F/A-18A	162826	93	XE28	F/A-18A	161520	82
XE06	A-7E	160724	79/86	XE29	F/A-18A	161521	82
XE06	TA-7C	156779	88/90	XE30	F/A-18B	161360	82
XE06	F/A-18A	161963	93	XE30	F/A-18A	162429	85/88
XE07	TA-7C	154456	80/87	XE30	F/A-18A	161958	86
XE07	TA-7C	156753	88	XE31	F/A-18A	161716	82
XE07	F/A-18A	162698	93	XE31	F/A-18A	161950	84
XE10	AV-8B	161576	84	XE31	F/A-18A	162394	85/86
XE10	AV-8B	162723	86/88	XE31	F/A-18A	161936	91/93
XE11	AV-8B	161579	84	XE32	F/A-18A	161364	82
XE11	AV-8B	162966	88	XE32	F/A-18A	161958	84/86
XE12	TA-4J	152867	82/84	XE32	F/A-18A	162401	93
XE13	A-4M	160264	82	XE33	F/A-18A	161522	82
XE13	TA-4J	152853	88/91	XE33	F/A-18A	162394	85
XE14	A-4M	158426	81/84	XE33	F/A-18A	162400	86/88
XE14	A-4M	160245	87/90	XE33	F/A-18A	162898	91
XE14	TA-4J	152853	91/93	XE34	F/A-18A	161523	82
XE15	A-4M	159471	79	XE34	F/A-18A	161962	84
XE15	A-4M	158169	82	XE34	F/A-18C	163430	88
XE15	A-4M	160264	86	XE34	F/A-18A	162826	91
XE15	TA-4J	158477	91	XE35	F/A-18B	161249	82
XE15	AV-8B	162969	93	XE35	F/A-18C	163432	88
XE15	A-4M	158180	84	XE37	F/A-18D	163994	91/92
XE15	AV-8B	163854	93	XE40	AH-1J	157799	84
XE15	F/A-18A	161936	94	XE41	AH-1J	159227	82
XE17	A-6E	158041	79	XE42	AH-1J	159227	86
XE17	A-6E	151812	80	XE42	AH-1W	162937	93
XE17	TA-4J	152853	84/85	XE43	AH-1W	160228	91
XE20	A-6E	151565	81	XE44	UH-1N	160624	82
XE20	A-6E	155707	84	XE44	AH-1W	162537	88
XE20	A-6E	162180	88	XE44	AH-1W	159216	92/93
XE20	A-6E	154131	93	XE50	EA-6B	163401	93
XE21	A-6E	159568	82	XE51	EA-6B	163032	93
XE21	A-6E	155610	84	XE60	EA-6B	163401	89/91
XE21	A-6E	162190	88	XE70	OV-10A	155465	84/85

〈VX-4/VX-9 Det.Pt.Mugu〉

機番	機種	Bu.No.	確認年	機番	機種	Bu.No.	確認年
XF01	F-4J	153783	72/81	XF23	F/A-18A	161961	84
XF01	F-4S	155539	82/85	XF23	F/A-18A	161929	85/87
XF01*	F-14A	161444	87	XF24	F/A-18A	161365	82/83
XF01	F-4S	158358	87/88	XF24	F/A-18A	161962	84/87
XF01	F-4S	158360	89	XF25	F/A-18A	161366	82/83
XF01	F-14A	159853	90/92	XF25	F/A-18A	161715	84
XF01	F-14D	164604	93/94	XF25	F/A-18A	161353	85
XF02	F-4J	157259	80	XF26	F/A-18A	161717	82
XF02	F-4S	158360	81	XF27	F/A-18B	161217	82
XF02*	F-4S	157250	82	XF28	F/A-18A	161520	82/83
XF02	F-4S	157259	83	XF29	F/A-18A	161521	82/83
XF02	F-4S	155565	89	XF30	F-14A	158618	79/83
XF03	F-4J	158353	80/83	XF31	F-14A	158633	79/83
XF03	F-4S	155801	85	XF32	F-14A	158621	85
XF03	F-4S	154766	89	XF33	F-14A	158978	81/87
XF04	F-4S	155565	80/87	XF33	F-14A	160928	93
XF05*	F-4S	158350	81/83	XF34	F-14A	159424	81/92
XF05*	F-4J	155896	72	XF35	F-14A	159637	81
XF06	F-4J	153795	80	XF35	F-14A	159853	89
XF07	F-4S	158360	82/86	XF35	F-14A	161857	92/93
XF08	F-4S	155539	81	XF40	F-14A	159411	90
XF10	F/A-18A	161213	81/83	XF40	F-14A	163223	93
XF10	F/A-18C	163429	87	XF40	F-14B	162911	94
XF10	F/A-18C	163699	88/89	XF41	F-14A	159591	81
XF10	F/A-18C	164629	92	XF41	F-14A	159829	86
XF10	F/A-18C	164867	93	XF41	F-14A	161277	90
XF11	F/A-18A	161214	81	XF42	F-14A	159828	81/87
XF11	F/A-18C	163431	88	XF43	F-14A	159853	78/85
XF11	F/A-18C	163714	89/93	XF43	F-14A	159843	87
XF12*	F/A-18A	161215	80	XF44	F-14A	159830	77/90
XF12	F/A-18C	164037	90	XF45	F-14A	159831	80/90
XF13	F/A-18C	163588	90/91	XF45	F-14B	163223	92
XF14	F/A-18D	163991	90/93	XF46	F-14A	161287	83/93
XF15	F/A-18C	164220	91	XF47	F-14B	161444	83/91
XF16	F/A-18C	164221	91/94	XF48	F-14A	161597	82
XF20	TA-4J	153513	83	XF48	F-14A	160887	83
XF20*	F/A-18A	162435	85	XF50	F-14D	163413	90/93
XF20	F/A-18A	162395	85	XF51	F-14A	162911	88
XF20	F/A-18A	162431	92/93	XF51	F-14D	163414	90/94
XF21	TA-4J	152853	81/83	XF52	F-14A	162912	88
XF21	F/A-18A	162399	85/88	XF52	F-14D	163415	90
XF21	F/A-18A	161963	89/90	XF52	F-14D	159619	92
XF22	TA-4J	153674	81/83	XF53	F-14A	162913	88
XF22	F/A-18A	161959	84	XF53	F-14D	161867	90
XF22	F/A-18A	161928	85	XF54	F-14D	164599	93
XF22	F/A-18A	161945	86/87	XF75*	F-4S	158358	86
XF22	F/A-18A	162398	89	XF76*	F-4J	153088	76
XF22	F/A-18A	162834	90/93	XF [illegible]*	F/A-18C	163704	89

●＊1：82年にXF47を臨時塗装、＊2：84年8月8日に事故、＊3：白色塗装、＊4：ブルー系2色迷彩機、＊5：80年11月14日に事故、＊6：85年12月5日に事故、＊7：海軍航空75周年記念塗装、＊8：建国200年記念塗装、＊9：89年5月8日に事故（モデックス不明）。●

ー（予備）の開発、教導を行なっている。ただし、VXでは多数のプロジェクトを同時に並行して進めているため、それぞれに運用試験監督官（OTD）がいて、主任運用試験監督官（COTD）が全体のプロジェクトを統括する。

ベトナム戦争は誘導式の空対地兵器、中でもミサイルより割安なスマート爆弾が本格的に投入された最初の戦争であったが、どちらかといえば空軍主導の計画が多かった。海軍が開発したスマート兵器としては、60年代末に実用化したAGM-62ウォールアイIがあり、改良型ウォールアイII/IIIのOT&EはベトナムDC戦争後、VX-5が実施して

Photo: Frank B.Mormillo

広大な射爆レンジを有するチャイナレークで，攻撃機としての兵器開発に従事していたVX-5のF/A-18A（XE28/161520）。

いる。ベトナム以前は自由落下兵器が中心だったVX-5の試験評価だが，ベトナム後はスマート兵器やその誘導装置などの試験評価が任務の大きな部分を占めるようになっていく。

なお，R-2508試験空域を中心とするチャイナレークには，橋梁や地対空ミサイルサイト，車両，列車，通信施設などの模擬標的もあって，電子戦環境下での実弾投下訓練も可能だ。

VX-4+VX-5=VX-9

ベトナム戦争後，米海軍の空母作戦機は戦闘機がF-4，F-8からF-14へ，軽攻撃機はA-4F，A-7EからF-4代替を含めた戦闘攻撃機F/A-18へ移行しており，二転三転の後，まだ代替機の決まっていない中攻撃機A-6Eも現在では次第にその数を減らしつつある。また海兵隊はF-4N/S，A-6EをF/A-18A/C/Dで，A-4F/Mをマクダネル・ダグラスAV-8BハリアーIIで代替しており，攻撃ヘリもAH-1JからAH-1T TOWコブラを経て，AH-1Wスーパーコブラへと移行した。

VX-4/-5の所属機も，海軍，海兵隊の動きに連動しており，VX-4の場合は81年にF/A-18A，82年にF-4S，84年にF/A-18B（当時はTF/A-18A），88年にF-14B（F-14A+），89年にF/A-18C，90年にF/A-18D，91年にF-14Dが加わった。同様に，VX-5では80年にOA-4M，81年にUH-1N，82年にF/A-18B，84年にF/A-18AとAV-8B，87年にF/A-18C，89年にF/A-18DとEA-6Bが配属されている。配備年はあくまでも目安で，1年程度前後することはお許し願いたい。なお80年代以降，ここ10～15年ほどのVX-4/-5/-9所属機については，筆者のリサーチで判明した分だけではあるが，モデックスとBu.No.を別表に紹介しておいた。

両飛行隊の所属機について長々と説明したのは，80年代に入ってからの変化を理解していただくためだ。VX-5が一時的にF-4A/BやF-8Jを運用したことはあったが，VX-4は戦闘機，VX-5は攻撃機とはっきり機能分類されていた。しかし，F-4とA-7を代替する戦闘攻撃機F/A-18ホーネットの登場により，その垣根は次第に取り払われていく。ホーネットは両飛行隊に配備され，別個に対空，対地兵装のOT&Eを実施するわけだが，国防費削減よってこのような贅沢が許されなくなってしまったのだ。

80年代末になると，海軍は艦隊防空を主任務としていたトムキャットに対地攻撃能力を付与することを計画，90年にはVX-5ではなく，戦闘機担当のVX-4が第1段階の通常攻撃兵器運用試験を開始した。こうなると，戦闘機と攻撃機の境目はほとんどないに等しく，将来的には米海軍の場合，開発中のF/A-18E/Fスーパーホーネットが F-14A/B/D，F/A-18A/C，A-6Eのすべてを代替する予定だ。

94年4月にVX-4/-5が解散，VX-9が誕生したのも海軍，海兵隊作戦機の多任務（マルチロール）化にともなうもので，旧部隊番号の和が新部隊の番号（4＋5＝9）となっていることも，両飛行隊の任務をともに引き継ぐことの表われだ。VX-9の司令部はチャイナレークに置かれており，旧VX-5所属機は同基地で「XE」の，またVX-4所属機はポイントマグーで「XF」のレターを付けたまま残存しており，前者はVX-9，後者はVX-9 Det.Point Muguと改称されている。ポイントマグーでは94年9月30日，VX-9の新編セレモニーを行なっている。

ブラックバニーとバンディ・ワン

最後になったが，VX-4とVX-9ポイントマグー分遣隊の黒塗りの飛行隊長

1980年代から90年代にかけて，F/A-18，F-14B/Dといった新鋭機が配備され，マルチロールが海軍の基本となってきたこともあいまって，VX-4も新時代に突入する。

Photo: Frank B.Mormillo

建国200年を記念した1976年には，バンディ・ワンのほかにバイセン・バードのF-4J（XF76/153088）も登場した。

機，"バンディ・ワン"についても書いておきたい。バンディ（Vandy）というのはVX-4のコールサインで，バンディ・ワンはモデックス「1」のVX-4飛行隊長機を表わしている。黒塗りのファントムが登場するのは意外に新しく，69年に戦闘機の夜間視認性評価試験を行なった際，F-4J 1機の全面をグロッシーブラックに塗ったのが最初といわれている。この時の黒塗りの機体が機番「1」であったかどうかは確認はできなかったが，その前年，68年まではガルグレイとインシグニアホワイトの標準スキームを施したF-4Bバンディ・ワン（151439）が存在しており，初代ブラックバニー・バンディ・ワンのF-4J（153783）であった可能性は高い。

プレイボーイ・クラブの会長ヒュー・ヘフナーが，胴体を真っ黒に塗り，垂直尾翼にプレイボーイ社のロゴマークであるウサギを記入したDC-9-32"ビッグバニー"（N950PB/47304）を購入したのは69年2月のこと。この悪趣味ともいえる機体は，当時のマスコミにも大きく報じられており，真っ黒に塗ったファントムにプレイボーイ・バニーを描き入れることは誰でも思いつくことだ。商標使用に厳しいアメリカでは，軍用機のマークであっても登録主の承認が必要で，尾翼にバニーを記入したF-4Jバンディ・ワン（153783）が確認されるのは72年のこと。ベトナム戦争末期に当たるこの時期，VX-4は迷彩塗装の評価を行なっており，上面にライトブルーとミディアムブルーの迷彩を施したF-4J（XF6/155896）も同時に確認されている。

このF-4Jブラックバニーは81年ごろまで使用されており，82年には同様の塗装を施したF-4S（155539）が確認されており，これが2代目のバニーだ。86～87年ごろからは3代目のF-4S（158358），89年には4代目のF-4S（158360）が登場しており，87年10月に行なわれたポイントマグーのオープンハウスでは，水性塗料で真っ黒に塗られた臨時のバンディ・ワン，XF47のF-14A（161444）が地上展示されている。

ただし，161444がブラックバニー・トムキャットとなるのはこれが最初で最後で，本物のF-14Aバンディ・ワン（159853）は90年1月に海軍部隊最後のファントムとして退役した，F-4S（158360）に替わる5代目ブラックバニーとなった。本機は92年ごろまで黒装束をまとっていたが，93年10月のオープンハウスには，グレイ塗装のF-14Dバンディ・ワン（164604）が展示された。実験基地であるポイントマグーの取材は難しく，毎年10月のオープンハウスが所属機の機番やBu.No.を知る好機で，この間に機体の移動があっても確認は難しい。

なお，91年8月に行なわれた海軍艦載機クルーの親睦団体テイルフック・アソシエーションのパーティで，セクハラ事件があったことが後に発覚，海軍長官まで辞任する大スキャンダルに発展した。これを機に，女性蔑視と見なされるマークの変更などが行なわれ，プレイボーイ・クラブのバニーガールを連想させるプレイボーイ・バニーも御法度となり，グレイのF-14D時代が2年ほど続く。そして94年になって黒いバンディ・ワンが復活するが，バニーの替わりに「XF」のレターがを記入されている。同様に，他のVX-9ポイントマグー分遣隊所属機も，フィンチップのストライプ内に星とともに小さく記入されていたバニーを消しており，現マークには星のみが残されている。

しかし，ブラックバニー機は20年にわたって引き継がれたわけで，一時的なスペシャルマーキングとは年季の入りかたが違う。非公式のマーキングでも，20年も続ければ伝統であり，21世紀になっても真っ黒なバンディ・ワンが飛び続けるであろう。「永遠なれバンディ・ワン」

Photo: U.S.NAVY

正式なブラックバニー・バンディ・ワンの初代，F-4J（153783，写真上）と最新鋭6代目のF-14D（164604，写真左）。VX-4からVX-9へと部隊名も替わり，プレイボーイ・バニーも消えてしまったが，伝統は継承され続ける。

Photo: Vance Vasquez/NAWSPT.MUGU PAO

ロシア海軍太平洋艦隊をウラジオストックに見た

写真／文：西村直紀

ソ連邦が解体したのは1991年12月。同時にソ連海軍はCISの一部となったロシア海軍とCIS非加盟の共和国海軍に分かれた。ソビエト共産党が消えると同時にロシア海軍は，ソ連時代には無視していた帝政時代まで自らの歴史を書き直した。ソ連海軍の解体は，黒海艦隊の一部を削減する。多少もめたが黒海艦隊の艦艇の一部は独立したウクライナ海軍に帰属し，海軍航空部隊も多くがウクライナ海軍に移管された。ただしその後，ウクライナ政府はロシア政府に長距離爆撃機の買い取りを求めている。ロシア海軍の編成は，ソ連時代同様に北海，バルト，黒海，太平洋の4艦隊と変わりはない。変わったとすれば，グラスノスチ（開放）の波が海軍にも押し寄せたところだろう。

バルト海，北海の2艦隊の活動は，潜水艦を除き気象条件におおいに左右されてきた。だが太平洋艦隊は，黒海艦隊とともに不凍港をもつ。黒海艦隊の帰属でウクライナともめた理由もここにある。太平洋艦隊の守備範囲は，ベーリング海から太平洋，インド洋に達し，米海軍の太平洋艦隊と重複する。ロシア太平洋艦隊の司令部は，ウラジオストックにある。現在の司令官は，アメラノフ中将（1994年年5月，弾薬庫の爆発事故で解任されたグリノフ中将の後任）。ウラジオストックは「東方征服」を意味し1860年に開かれた極東最大の都市。ソ連時代には，金角湾を埋めつくしたといわれる海軍艦艇も今ではすっかり少なくなった。すでに報じられているようにミンスク，ノボロシスクのVSTOL空母2隻は退役し，この2隻を含む太平洋艦隊に属した259隻の艦が韓国にスクラップの前提で売却され，年内にも曳航されることになっている。燃料輸送を完全にシベリア鉄道に頼っている内陸の都市に比べればウラジオストックの燃料事情はましだが，それでも昨年12月には燃料不足で空港が閉鎖され数千人の乗客が立ち往生し，また現在も石炭事情の悪化から市内の街灯は省エネのため消され，断水も頻発する。

太平洋艦隊も燃料不足に直面している。太平洋艦隊の旗艦カラ級巡洋艦ペトロパブロフスクにしても1973年に約20日間の航海に2度出港して以来，今まで停泊したままという。排水量6,700tのカラ級にしてこうなのだから30,000tの空母を航行させる余裕はない。新

今回太平洋艦隊基地にて初めて確認されたロシア海軍航空隊のSu-24MRフェンサーE。

造艦の建造は停滞し旧式艦の除籍が続くロシア海軍の中、太平洋艦隊のリストラも続く。国家財政の緊迫で国防予算がかつての1/3まで減額されては、海軍艦艇の稼働率も落ちるし維持も困難になるはず。ただし金角湾から軍艦が減り続けるには、もうひとつの理由がある。ロシア海軍は、ウラジオストック港を民間船舶の港に開放する一方で軍艦をウラジオストックから他の港に分散させている。ウラジオストックを極東の経済特区にしようとの目論見があるからだ。原子力潜水艦、水上艦はカムチャッカ半島のペトロパブロフスクを母港にし、水上艦の多くもウラジオストック東の湾内に移動したという。現実にミンスク、ノボロシスクの空母2隻、ニコライエフ、ウラジオストックのカラ級ミサイル巡洋艦2隻、最新鋭のスラバ級ミサイル巡洋艦チェルボナ・ウクライナの特徴的な艦影も金角湾では見ることができない。

赤錆だらけのスクラップとなり、韓国へ売却された空母ミンスクのありし日の姿。

太平洋艦隊海軍陸戦隊

ロシア海軍の特徴に陸上戦闘部隊、海軍陸戦隊の存在がある。海軍陸戦隊の歴史は1705年10月、ピョートル大帝の発した命令で編成された水陸両用戦闘連隊まで遡る。

ウラジオストック市内には第55海軍歩兵師団がある。任務は米海兵隊歩兵部隊に近い。ウラジオストック港にはイワン・ロゴフ級ドック型揚陸艦2隻を中心にロプチャ級、アリゲータ級戦車揚陸艦、ポルノクニー級中型揚陸艦で構成される揚陸艦艇が配置され、海軍陸戦隊の作戦を支援するほか、空挺作戦にはウラジオストック近郊の基地に配置されるIl-76輸送機が動員されるという。ロシア海軍陸戦隊は海空からの作戦にとどまらない。1994年12月にはチェチェンに侵攻したロシア軍部隊にウラジオストック駐留第55師団の一部が、他の3艦隊陸戦隊とともに派遣されている。チェチェン派遣部隊は空路、チェチェンに到着、車両は鉄道で運び込まれ、以後、数ヵ月ごとに交替をくり返してきたが、過去チェチェンで27名の将兵が戦死したという。チェチェンに送られた兵力はロシア陸軍、内務省治安部隊、海軍陸戦、参謀本部情報総局（GRU）のスペツナズを含めて35,000~40,000名という。チェチェン紛争のロシア軍戦死者は1,436名という。ウラジオストックの海軍陸戦隊から派遣された兵力は不明だが、この損害からも精鋭であったことは疑いない。

航空部隊を見る

新潟空港からアエロフロートのツポレフTu-154で空路ウラジオストックに行くことができる。到着するのはウラジオストックの北約40kmにある「ウラジオストック空港」である。一部にクネビチ空港とする報道もあるが、これは空港近くの小さな町の名だ。1992年1月のウラジオストック港の外国商船への開放に続き同年7月には、ウラジオストック空港を国際線に開放をロシア政府は決めた。その結果、大韓航空が乗り入れを果たし、アンカレッジからはエア・アラスカも乗り入れを開始。アエロフロートのほか、ロシア民営のトランスアエロも定期便を運航している。ただしこの決定までには、この空港を使用する、というよりは民間地区よりもはるかに広い面積を占めるロシア軍（じつは海軍航空隊）の反対があった。このような対外開放の動きはウラジオストックに限ったものではない。じつは太平洋艦隊の戦略的要衝、カムチャッカ半島の都市、ペトロパブロフスク・カムチャツキーのエリゾボ空港も1992年に開放されている。ただしこちらの港は戦略原潜の基地であるため、さすがに開放は行なわれなかった。

ウラジオストック空港は、南北に走る2本の平行滑走路を民間機、海軍が

向かって左がロシア海軍太平洋艦隊旗艦ペトロパブロフスク。後ろの建物は司令部庁舎。

フランス航空教育団と揺籃(ようらん)期の日本陸軍航空

Photos: Gerard Gorokhoff (Courtesy of the SHAA)
Text: Shigeru Nohara/Gerard Gorokhoff

ニューポール83E2をバックに，フランス人教官（向かって左）と記念写真におさまる陸軍将校。当時の飛行装具（むろんフランス式）と，ニット製顔マスクに注目。

The early days of Japanese aviation, 1919.

写真上：岐阜県の各務原飛行場を視察に訪れた，陸軍航空の幹部将校たちと，同行したフランス航空教育団々長フォール大佐〈左端〉の記念写真。大佐の襟元には，陸軍から敬意のしるしとして贈られた，「旭日徽章」が下げられている。

写真下：上写真と連続するもので，操縦訓練装置による訓練を披露しているシーン。シミュレーターといっても木製で，操縦桿，方向舵操作桿と座席，それに方向舵，昇降舵を模した板を組み合わせただけの原始的なシロモノ。当時はこの程度で事足りたのだ。訓練生の背後で指導するのがフォール大佐。

写真上：各務原飛行場に並び，一斉にエンジンを始動したニューポール83E2。本機の複座形式はちょっと変わっており，前（訓練生）・後（教官）の席はひとつの切り欠き部内に接近して設けられていた。操縦装置は前席にのみあり，教官がすぐ背後から直に助言を与えられるようにしてあった。各務原飛行場は，現在は航空自衛隊岐阜基地として使われており，写真の遠方に見える山並みも当時と変わっていない。

軍用航空のイロハを学ぶために，欧米先進国の模倣でスタートした日本陸海軍は，第一次世界大戦における軍用機の飛躍的な発展のカヤの外にあったため，同大戦が終結した大正7年（1918年）ころには，ハード，ソフト両面において，すっかり世界に取り残された状況下にあった。

危機感をもった陸海軍航空関係者は，当時の航空先進国，仏・英から大規模な航空教育団を招へいし，"道楽飛行"の域を出ないレベルからの脱却を図ることにした。

実行に移したのは陸軍のほうがひと足早く，第一次大戦がまだ終わっていない大正7年（1918年）春，フランスに各機種100機の購入を申し入れ，合わせて教育団の派遣も要請した。海軍もそうだが，日本の軍用航空事始めは，いずれもフランスから購入したアンリーおよびモーリス両ファルマン複葉機によってなされており，陸軍が同国を師と仰いだのも当然である。

当時，フランスは連合国軍の中核として国威が高く，また実際にイギリスと航空大国の覇を競っていた。大戦後期の主力戦闘機スパッドXIIIは，最速（220km/h）を誇り，本機だけで8,400機余りという生産数も群を抜いていた。

これに対し，大正7年当時の日本陸軍航空部隊（まだ機種別の部隊編成ではなく，航空機の運用は偵察，訓練に限定されていた）の主力機モ式（モーリス・ファルマンの略）各型は，最高速度がわずか90～100km/h，輸入機，国産機合わせた合計機数も100機足らずで，彼我の格差が分かろうというもの。

それはともかくとして，大国の余裕もあり，フランスは首相クレマンソーの計らいにより，アジアの果ての島国の要請を聞き入れ，大戦終結直後の大正8年（1919年）1月，フォール大佐を団長とする計61名におよぶ大規模な航空教育団を派遣してきた。この中には，大戦で活躍したル・フェーベル，デッケルといったエースも含まれていた。

彼ら一行は，到着後ただちに東京砲兵工廠での航空機材料検査講習を手始めに，各地の陸軍航空関係施設にそれぞれの専修教育班を送り込んだ。

内容は以下のとおり。

●各務原（かがみがはら）

飛行機操縦術，および空中戦技の教育，訓練。主任教官はル・フェーベル少佐。

●下志津（しもしづ）

偵察，観測術の教育，訓練。その他，対空砲，司令部の観測情報分析，地上との無線連絡，写真解析，通信筒拾い，信号弾取り扱い，照明灯の装備，配置など，地上施設を含めた広範囲の講習も行なった。主任教官はブルーリー少佐。受講生は1期生が士官10名，下士官少数，2期生が士官20名，下士官24名，その他を含めて計130名であった。

●新居町（あらいまち，浜名湖畔）

射撃術の教育，訓練。地上では浜名湖に浮かべたブイ（浮袋），静止標的を使っての実弾射撃，および機上からの射撃講習，照準修正法など。空中では地上，海上目標，および吹き流し曳航標的に対する実弾射撃を行なった。教育団の見積もりでは，これらの訓練に消費する弾数は10万発とされていた。

●三方原（みかたがはら，浜松）

爆撃術の教育，訓練。主任教官はバーリン大尉。当時はSTAF式と呼ばれた角度を合わせるだけの簡単な爆撃照準器であり，受講生は，まず地上で高い台上からこの照準器をのぞき，下に置いた縮尺の縮尺地図を動かして，投下のタイミングを修得してから，空中での爆弾投下訓練に進んだ。訓練に使われた爆弾は小さな演習弾で，3カ月間に50～100発を消費した。

●所沢

観測用気球，および航空機製作に関する講習。主任教官はバーネス少佐。当時，気球は砲兵隊の弾着観測にきわめて重要な役割を果たしており，航空部隊の主要なセクションのひとつだった。

●熱田（名古屋市）

陸軍航空工廠が所在しており，主としてエンジンの設計，製造，および取り扱い整備などに関する講習が行なわれた。主任教官はジョセット少佐。大戦中にフランスが開発したアルミニウム合金技術も伝授された。

これら陸軍関係とは別に，横須賀と追浜の海軍工廠にも教官が派遣され，飛行艇の設計，製作，操縦技術なども指導しており，フランスのサービス精神が感じられる。

教育用の教材として使われた機は，自らが携えてきた10数機の各種新型機と従来の輸入機，および前年度に購入を申し込んだ，各種機計100機の一部である。

主要な機体は以下のとおり。

●ニューポール82E2

初級者用の複座練習訓練機で，ル・ローン80hpエンジンを搭載し，最高速度は110km/h。10機輸入した。

●ニューポール81E2

82E2と同系で，主翼面積を28㎡から23㎡に縮小した練習機。大正8～11年にかけて計38機を輸入し，のち9～12年にかけて陸軍，三菱で計92機をライセンス生産した。

●ニューポール83E2

81E2の次のステップで使われた操縦訓練機で，81E2の主翼面積を18.4㎡に減じた機体。空中戦訓練は，もっぱら本機を使って行なった。大正8～10年に25機を輸入，その後陸軍，中島で計91機をライセンス生産した。大正10年12月の統一名称制が導入されたのにともない，81E2は甲式1型練習機，83E2は甲式2型練習機と改称された。

●ニューポール24C1戦闘/練習機

大正6年に購入を申し込み，8年にかけて計13機を輸入。のち陸軍で193機，中島で102機の計295機をライセンス生産した。陸軍最初の300機を超えた多量就役機。機体は同一のまま，80hp，120hpのいずれかのエンジンを搭載した。教育団の教材としても多く使用した。大正10年12月，甲式3型練習機と改称した。

●スパッドXIII戦闘機

第一次大戦後期のフランス主力戦闘機。大正8年に4機，9年に96機の計100機を輸

前ページ写真と同じく、フランス人教官(左の模型を手にした人物)の指導により、シミュレーターを使っての訓練をうける陸軍航空兵士。当然のことながら、飛行装具一式もフランスから支給された。木製シミュレーターの構成がよく分かる。操縦桿と昇降舵のみが針金でつながっているようだ。

"免許皆伝"の記念写真であろうか。ハンガー内のスパッドXIIIを背に、フランス人教官(後列左から3～5人目、同7～8人目)と一緒にカメラにおさまる陸軍航空兵士。各人の制服の右胸ポケット付近には、操縦者徽章が付けられている。前列左端の白い制服姿の人物は海軍士官らしく、視察、もしくは祝詞をのべるために来訪したのであろう。

入した。ソッピース・パップとともに、最初の陸軍主力戦闘機となった。当初は又式13型と呼ばれていたが、大正10年12月**丙式1型戦闘機**と改称された。

●サルムソン2A2

大正8～10年に計80機を輸入し、のちに川崎が約300機をライセンス生産した。大正時代の陸軍機中最多就役機。水冷式星型9気筒230hpという珍しい型式のエンジンを搭載し、性能、操縦、安定、実用性などすべてに優れた傑作偵察機だった。大正10年12月**乙式1型偵察機**と改称した。

●ブレゲー14B2軽爆撃機

三方原での爆撃教育訓練に使用された機体で、教育団が携えてきた機体の1機。当時の最新鋭機で、ジュラルミン主材骨組みを有する唯一の機体でもあった。乗員2名、リバーチ水冷式V型12気筒エンジン(400hp)を搭載し、最高速度185km/hの高速を誇った。爆弾300kgを携行できる。のちに、中島が1機輸入し、国産化を狙ったが試作1機のみに終わった。

●スパッド11A2偵察機

大正8年11月、陸軍が高速偵察機の研究用として4機を輸入し、教育団の訓練用としても使われた。同社のVII～XIII戦闘機の複座・拡大版といってよく、エンジンも同一だった。最高速度も190km/hと、サルムソン2A2を凌いでいたが、実用面でやや劣ったためか国産化は行なわなかった。

これらのフランス製機とは別に、陸軍は大正7年6月、民間の山下汽船社の献金により、海軍と同じくイギリスのソッピースから1/2ストラッター軽爆撃機20機(のちに8機追加購入)、パップ戦闘機50機を購入し、8年1月以降順次船着した機体を航空第1、2、4、およびシベリア派遣軍航空班の各実戦部隊に配備したほか、フランス教育団の訓練機としても一部を使用した。大正10年12月、前者は**ソ式1型/ソ式改造1型偵察/爆撃機**、後者は**ソ式3型戦闘機**と改称した。

こうした各機を使っての、フランス教育団の指導は15ヵ月間にわたって行なわれ、"遊覧飛行"の域を出なかった陸軍航空は、面目を一新した。まがりなりにも、"戦える軍隊"としてのかたちを成したのである。

各地の教育現場で、それぞれの専門技術を修得した受講生たちは、やがて各部門で指導者として後進の指導にあたり、再び多くの"航空人"たちを育て、陸軍航空発展の礎となるのである。その意味では、フランス教育団の日本陸軍航空揺籃期に果たした功績は絶大なるものがあった。

しかし、日本陸軍航空がフランス色に染まっていた期間はそう長くなく、昭和に入ると急速にドイツとの結び付きを強めるようになる。その背景には、フランス航空界が、1920年代後半に入って精彩を失い、登場する新型機が、設計上ことごとく魅力のない機体ばかりになっていったことと無縁ではない。そして、1930年代にはもはやフランスは航空先進国とはいえないレベルまで凋落してしまい、日本陸海軍にさえ見向きもされなくなってしまう。

今回の写真は"栄枯盛衰は世の常"という諺をあらためて教えてくれる

写真上：各務原の木造ハンガー前で，スパッドXIII戦闘機とともに，写真におさまったフランス人教官。本機は確かに高性能ではあったが，パワーが大きいだけに離陸滑走時にはトルクの影響が大で，右方向に激しく機首を振るクセがあった。方向舵を左にきって修正するのが少しでも遅れると，この右偏向は直らず，ついには180°向きを変え，スタート時と正反対の方向に離陸してしまうことも，しばしばあったという。

写真右：各務原飛行場における，フランス人教官と訓練生の記念写真。よく見ると，左右に各1名海軍の軍人（黒っぽい制服）も混じっている。背後の小型機は，ニューポール83E2。上翼上面の弦長いっぱいに大きく描かれた日の丸が目立つ。本機は全幅8m，全長7m，自重440kgという，現代からみればホームビルト機のような機体だった。

写真右：これも各務原における，フランス人教官と訓練生の記念写真。背後の機は，大正7年に20機，8年に8機計28機輸入した，イギリスのソッピース1/2ストラッター複座戦爆撃機。操縦席と上翼との間隔が広いのが特徴。フランス教育団の指導は，全般に安全第一主義だったといわれ，着陸も3点着陸を最初から強いるようなことをせず，高速の切線着陸（水平姿勢）をまず修得させた。

写真左：各務原にて，ニューポール81E2を背にして記念写真におさまった陸軍航空兵士。フランス式ヘルメットとゴーグル，ロシア式のレザー製フライングジャケットは，当時最新の"ミリタリー・ファッション"だった。81E2は，前後席とも独立しており，それぞれに操縦装置が付いている。本機による訓練は，離着陸，水平飛行など基本課程に限定され，空中戦のための曲技飛行（アクロバット）は，24C1型（のちの甲式3型戦闘/練習機）を使って行なった。

写真左：スパッドXIIIを背にした将校（中佐？）。階級からしてかなりの年配者であるが，受講生のひとりとして操縦技術をマスターしたようだ。こうした人たちが，やがて陸軍航空の中枢に参画してゆき，拡大・発展に尽力することになる。

右ページ写真：左下写真の視察団の中で，ひときわ光彩を放っていた，海軍の東郷平八郎元帥。ソッピース1/2ストラッターを背に直立不動姿勢で写真におさまったところ。いうまでもなく，東郷元帥はかつての日露戦争（明治37〜38年）勝利を決定づけた，日本海海戦時の英雄（連合艦隊司令長官として艦隊を陣頭指揮した）であり，その名は全世界に知れわたっていた。この写真撮影時はすでに70歳を超えていた。

写真下：各務原を視察に訪れた，陸軍高級幹部および皇室関係者（左から4人目の背の小さい人物）。大正8年当時，陸軍（海軍も同様）部内でも航空部隊はまだ兵科として独立しておらず，航空大隊はようやく地上軍交通兵団から分離したばかりで，指揮系統上は駐屯地の管区師団長の麾下に属していた。それでも，目新しさから周囲の注目度は高かった。中央奥の白い制服姿は海軍将校。並べられた航空機のうち，左はニューポール83E2，その右がスパッドXIII，右奥はソッピース1/2ストラッター。

写真上：主力のフランス製機に混じり，教育団の教材として使われたソッピース3 パップ戦闘機。よく知られるように，本機は第一次大戦初期のイギリス主力戦闘機であり，わずか80hpのエンジンながら同級機を凌ぐ速度，運動性を誇った優秀機だった。50機購入しただけで国産化は行なわれなかった。ちなみに，本機の購入価格は，当時の金額で15,000円だったから，決して安くはない。

写真下：本写真は，今回のフランス教育団とは関係なく，昭和10年（1935年）に陸海軍が協同で，フランスのドボアチーヌ社から2機購入したD-510戦闘機の1機。その並外れた奇抜な外観と，20mmモーターキャノンが注目されたが，実用性に難があり参考品扱いにとどまった。本機を最後に，明治以来の陸海軍とフランスの長期にわたる航空機関連交易は絶たれた。写真に写った何人かは，直に写真に署名をしている。

AIR DEFENCE EXERCISE

ADX '95

YOKOTA AB

在日米軍統合演習

Photos : Ryuta Amamiya/KF
Text : Junichi Ishikawa

3月15日から18日にかけて、米空軍横田基地において在日米軍統合のAir Defense Exercise'95（ADX'95）が実施された。嘉手納の18WGからF-15C 8機、E-3B 1機、KC-135R 2機、三沢の35FW/14FSからF-16Cが8機、また岩国のMAG-12/VMFA-212からF/A-18Cが8機、横田に集結、またインディペンデンスからもCVW-5のF-14AやF/A-18Cも参加している。しかし、実際にフライトを行なったのは17日の午前と午後のみで、のべ40機弱が飛んだが、要撃機の大半は防空演習に不可欠な空対空ミサイル、中でもAIM-7スパローやAIM-120AMRAAMなどの中射程ミサイルを搭載しておらず、一部の機体がAIM-9やAMDポッドを積んでいたのみ。実は、本演習における主役は、14日に飛来してから18日に帰国するまで基地内に駐機していた、民間登録ナンバーを持つ不格好な機体であった。B.767AST（Airborne Surveilance Testbed）と呼ばれるこの機体は、ボーイングが試験飛行に使ったB.767-200(N767BA/22233)を改造、米陸軍戦略防衛軍団(USASDC)が運用しており、背部の巨大なフェアリング内に収容された長波長赤外線センサーによって、発射、上昇、あるいは再突入してくる弾道ミサイルを探知できる。しかし、それ以上に重要なことはB.767ASTがこれまで蓄えたデータを元に、仮想の弾道ミサイル攻撃をシミュレートできることで、最新鋭の要撃戦闘機も、いや、司令塔であるべきE-3でさえも、この演習ではチェスの駒にすぎなかった。

ADX'95の記者公開は3月17日午後、小雨が降ったりやんだりする中で行なわれた。公開されたのは3機種24機が2列に並んだ戦闘機のフライトラインのみだが、カメラの前をF-15C、F-16C、F/A-18Cが次々にタキシーアウトしていった。写真左は報道陣のインタビューに答えた演習統制官オービル・ライト空軍大佐。ちなみに、大佐には「ウィルバー」という名のお兄さんはいないそうだ。

←↑ 報道陣へのサービスか，それともマイナートラブルが発生したのか，タキシーアウトしたF/A-18C 4機(WD06/163770, WD10/163773, WD11/163775, WD12/163776)はR/W18エンドまでタキシングした後，離陸せずに戻ってきた．WD10は右主翼端にカナード/フィンのないAIM-9を搭載しており，完全な形のサイドワインダー（キャプティブ弾）を搭載した機体もあった

↓ 海兵隊機および海軍機への給油サービスを行なうため，フライングブーム端にドローグホースを取り付けてR/W18を離陸する18WG/909ARSのKC-135R(61-0315)．続いて離陸していった僚機63-8874はドローグなしの空軍機給油用で，塗装はベビーシャム・スキームであった

↓→　タキシーアウトする35FW/14FSのF-16Cブロック50(90-0819)。3月号P.117で紹介したように，2月になって14FSへ配備されてきたばかりの最新型ブロック50で，パワフルなF110-GE-129エンジンを搭載している。モジュラー・コモン・インレットダクト（MCID）の側面斜め下はハードポイントになっており，そのため着陸灯が前脚ドア内側に移されているが，ブロック40のAAQ-13/14 LANTIRNポッド，ブロック50DのASQ-213 HARMターゲッティング・システム（HTS）ポッドのような搭載予定物はない。左右主翼端のLAU-129ランチャーに，AIM-9とAMDポッドを搭載している。

→　14FSが最近まで使用していたF-16Cはブロック30のMCID型で，新しいブロック50を外見から識別することは難しい。ミサイル・ランチャーは主翼端がAIM-9/120兼用のLAU-129，主翼下がAIM-9専用のエアロ3Bで，同隊がAMRAAM運用が可能かどうかは取材では判明しなかった。ブロック50は納入当初からAMRAAM運用能力を持っており，運用の可否は飛行隊側の問題だが，14FSは92年にブロック30でのAIM-120運用を承認されており，ブロック50での運用も承認済みと考えるのが妥当だろう。

→　F-16Cブロック50/50Dのエンジンは，FS-Xにも採用されたIPE(性能向上型エンジン) F110-GE-129で，A/B推力は29,588lb級。

←　ブロック30とブロック50を外見で識別するのは難しいと書いたが，この角度での識別は容易だ。既述のように着陸灯の位置が異なるほか，キャノピー内側のヘッドアップ・ディスプレイがGECマーコーニ製の広角式になっており，左右のフレーム間隔が広がっている。ただし，同じGECマーコーニの広角型でもブロック40のLANTIRN用HUDではなく，いわゆる在来型だ。

↓　取材中に離陸していったF-16Cは4機で，90-0812，0819，0822，0807の順でタキシーアウトしていった。全機，主翼下にエアロ3Bランチャーを搭載していたが，35FWではほとんど姿を消していたので，388FW/4FSから移動する際に付けてきたものだろう。

↑　滑走路側（ベースオペレーションから見て左側）のフライトラインに4機並んだ，18WGのF-15C。手前から12FSの78-0504，12FSの航空団司令機78-0499，67FSの78-0479，44FSのシリアル不明機（78-0480または0506）の順。

→　こちらは右側のフライトラインで，44FSの78-0516，67FSの78-0532，0538，12FSの78-0545の順。#545と#532がタキシーアウトしており，手前の#516もパイロットが搭乗，エンジンが回っている。

↓　#504と#499の機首上下面には，これまで見たことのないアンテナがあった。

←↑　12FSにおいて，航空団司令トム・ホビンス准将機に指定されている#499。演習に参加したほとんどのF-15CがMSIP（多段階改良計画＝エムシップ）改修機で，尾部コーン右側にALQ-135妨害装置の送信アンテナを装備していた。機首上下面にもアンテナを装備する予定があり，本機と#505はALQ-135完全装備機かもしれない。通信用のブレードアンテナも，通常のテーパー形からデルタ形に変更されている。

↓　水しぶきを上げてタキシングするF-15C。

Photo : RAYTHEON

Photo : RAYTHEON

Photo : F.B.Mormillo/PLANES OF FAME

Photo : F.B.Mormillo/PLANES OF FAME

レイセオンの ビズジェット２題

カンザス州ウイチタのレイセオン（ビーチクラフト）工場では、現在100機目のビーチジェット400Aを製造中だ。

上左は同じくレイセオン（ホーカー）の英ブロートン工場へ、整備のため飛来したロシアAVPROM社のホーカー700B。

プレーンズ・オブ・フェイム グランドキャニオンに分館

お馴染み、カリフォルニア州チノのプレーンズ・オブ・フェイムはこのほど、アリゾナ州のグランドキャニオン空港内に分館を開設した。

写真上は分館に展示されることになったP-51A。下は実戦参加50周年を迎えたF7F

エアバスが2014年までの 20年間市場予測を発表

エアバスはこのほど，2014年までの今後20年間に，旧ソ連を除く世界214のエアラインにおける70席級以上のエアライナー市場予測を行なった。

報告書によれば，現時点でのバックログ（受注残）は1,600機，今後20年間で見込まれる需要は13,400機の計15,000機で，このうち15%ほどが中古機となる。現在214社で運航中のエアライナーは約7,300機におよぶが，このうち80%ほどが20年間に代替が必要となる。さらに，年平均5.1%の乗客数の成長が予測されるため，座席数にして370万席分の確保が必要で，約7,700機の新規需要が見込めるわけだ。なお，約15,000機（正確には14,937機）中，単通路のナローボディ機は7,669機，ワイドボディ機は7,268機という内訳を試算しており，後者の割合は現在の28%が2014年では46%まで増加する。

14,937機を座席別に見ていくと，70～100席機はバックログ117機/需要見込み1,014機/計1,131機，125席機は253機/1,916機/2,169機，150席機は326機/2,016機/2,342機，175席機は320機/1,707機/2,027機，200席機は４機/1,600機/1,604機，250席機は98機/1,303機/1,401機，300席機は121機/1,113機/1,234機，350席機は252機/704機/956機，400席機は88機/602機/690機。さらに，現行モデルより大型の500席機は519機，600席機は387機，800席機は246機，1,000席機は231機の需要を見込んでいる。

このうち注目されるのが，600～1,000席の新大型機（NLA）の需要を864機と試算したことで，エアバスでは北米地域の８社が176機，欧州の９社が107機，アジア，太平洋地域の23社が564機，その他６社が15機という内訳を明らかにした。このことからも分かるように，今後20年間で最も成長する市場は中国を含めたアジア，太平洋地域で，世界平均の5.1%を大幅に上回る6.3%の成長率で乗客数が増える。

これにともない，航空機数も現在の２倍以上になり，北米の36%，ヨーロッパの26%に次ぐ，25%を占める（座席数では北米の32%を上回る33%）。また今回の報告では，いわゆる大手12社が市場全体に占めるシェアが，20年間で徐々に減少することも予測している。

600～1,000席機は 21世紀になってから？

エアバスが864機の需要ありと強気の読みをする600～1,000席機だが，新設計の超大型機だけに空港施設などの受け入れ準備も整っておらず，現時点ではエアライン側も

READER'S REPORTS

国内投稿写真ニュース

Text : Junichi Ishikawa
写真解説：石　川　潤　一

← 3月2日、嘉手納を離陸する325FW/2FSのF-15C(81-0028)。僚機と2機で飛来したもので、この後、南に向かった。シンガポールのパヤレバ基地に展開するPACAFの497CTS(戦闘訓練飛行隊)は、3月23～31日に"コマンド・スリング95-1"を実施。米本土から飛来したAETC(航空教育訓練軍団)に所属する56/325FWのF-15がシンガポール空軍のF-16A, F-5E, A-4SなどとDACTを行なっている。時期的には少し開きがあるが、早めに展開して別の訓練を行なっていたのかもしれない。325FWはフロリダ州ティンダルAFBで、F-15による訓練を行なっている航空団。隷下に1/2/95FSの3個飛行隊を置いているが、来日は初めてではなかろうか。

Photo : Hideto Asato

← 3月22日、嘉手納に着陸する18WG/67FSのF-15C(78-0492)。18WG司令トム・ホビンス准将機で、実際に准将が搭乗しているのか増槽に「SHOGUN ONE」と書かれている。フィンカラーは前から赤、黄、青、白、オレンジ、緑で、先頭の赤が67FSを表わす。ADX'95で横田に飛来した12FSの78-0499(航空団司令機)と78-0508の場合、機首上下面と排気口右側のテイルブームにALQ-135のバンド3アンテナと思われる突起があったが、本機はまだ尾部のみ。このほか0499は機首下面と胴体背部のブレードアンテナ3枚がデルタ形になっていたが、18WG所属機の中には上記した325FWの81-0028のように1枚のみ、あるいは2枚がデルタアンテナの機体もある。

Photo : HORNETS'80/IKE

← 3月22日に僚機3機(VK08/09/11)とともに嘉手納へ飛来、岩国へ戻るためタキシングするVMFA(AW)-121のF/A-18D(VK04/164653)。VMFA(AW)-121のF/A-18D 12機は3月8日に岩国へトランスパックしてきたもので、11日には交替にVMFA(AW)-225の12機(CE00/11)が帰国した。往復のトランスパックにおける給油支援機として、4WGと722ARWのKC-10A、VMGR-234のKC-130Fがそれぞれ1機が岩国に飛来した。主翼下面に搭載されているのはAGM-65マベリックの訓練弾A/A37A-1シリーズで、グレイの弾体から海兵隊が対地攻撃に使用している300lb爆風破砕弾頭付きのAGM-65E SAL(セミアクティブ・レーザー)マベリックの訓練弾と思われる。

Photo : HORNETS'80/IKE

→ 3月8日，嘉手納のR/W05Rに着陸する55WG/82RSのRC-135W（62-4139/18479）。前胴側面のSLAR（側面監視機上レーダー）の後方斜め上に，これまでRC-135にはなかった黒いブレードアンテナが追加されている。詳細は不明だが，USCS（米関税局）が麻薬密輸監視に使用しているP-3 AEW&Cにもよく似たブレードアンテナが上面に1枚，下面に3枚装着されている。P-3 AEW&Cの無線機はARC-182 VHF/UHFとウルフバークVHF/UHF-FMが2台ずつで，本機に追加されたアンテナもVHF/UHF兼用ではないだろうか。

Photo：Satoru Kuba

→ 3月22日，厚木のR/W01に着陸するACC/55RW/CSA Det.（指揮支援機分遣隊）のKC-135E（57-2589/17725）。韓国に続いて日本を訪問した陸軍参謀長，ゴードン R.サリバン大将の乗機で，翌日，エルメンドルフ経由で帰国している。本機は92年11月4日，戦略軍総司令官ジョージ・バトラー空軍大将の乗機として厚木に飛来しているが（93年2月号P.122参照），その時にはなかったテイルレター「OF」が入っている。しかも，ほかの55WG所属機と異なり色は黒シャドー付き青で，フィンチップにも青帯が引かれている。

Photo：Tsubasa Sato

→ 3月29日，横田のR/W36へ向けタキシングする22ARWのKC-135T（57-2605/17741）。カンザス州マッコーネルAFBに展開する22ARW隷下には現在，KC-135R/Tを運用する349/384ARSの2個飛行隊がある。フィンマークは青帯の上下に黒線が入り，その中に「KEEPER OF THE PLAINS」の文字とアメリカ先住民族（インディアン）がある。マークの後縁部が青く塗られているが，これがユニットカラーのようだ。22ARWのKC-135は「ブルー」と「ゴールド」のコールサインを使い分けているが，ユニットカラーと無関係ではあるまい。

Photos：Toshiaki Nakagawa

→ 3月6日，嘉手納をタキシングする18WG/909ARSのKC-135R（63-7999/18616）。機首側面，レドームのすぐ後ろに新しく909ARSのインシグニアが記入されたが，地色はユニットカラーの白，図柄はトラの顔で，その下に"YOUNG TIGER"の文字が記入されている。カーゴドアの前にパイロット以外のクルー（航法士およびブーム・オペレーター）の官姓名を記入するネームプレートがあるが，その前後にトラが描かれており，これもインシグニアに由来しているはずだ（バトルグレイ・スキーム機のネームプレートは乗降ドアの後方にある）。

Photo：Hideto Asato

→ 3月3日、フィリピンへフェリーの途中、那覇に立ち寄ったAS350B（RP-C2868）。4月号P.123で紹介したAS350B（RP-C1578）はシンガポールのサマエロ社に転売された元JA6036で、本機のコールサインが「サマエロ7」であったことから、2月28日にサマエロ社売却のため抹消登録されたミヤウチトレーディングのJA6057と見て間違いなかろう。このほか2月16日には、フィリピン、DMCカトマンズ社売却のためJA9841も抹消されている。サマエロの2機はともに「RP」レジを付けているが、フィリピンで運航されるためだろう。

Photo : HORNETS'80/IKE

→ 3月15日、調布で飛行試験を行なう大阪府警向けのAS365N2（JA6751/6481）。調布のJAMCOで組み立てられ、2月20日に警察庁が新規登録した機体で、撮影の前日、3月14日に初飛行している。登録時の定置場はなぜか仙台だが、試験が終われば八尾へフェリーされ、大阪府警航空隊のベル204B"おおわし"（JA9085）と交替することになろう。この時点ではニックネームは見えないが、その後、後部ドアに「はやかぜ」と記入された。なお、警察のドーファン2としては、本機は警視庁のJA9648、北海道警のJA6727に次ぐ3機目。

Photo : Masataka Sato

→ 3月13日、胴体下面にCBU-87/Bのダミー弾4発を搭載して岐阜に着陸する飛行開発実験団のF-15J（02-8801）。CBU-87/Bは最近になってF-1用に配備の始まったクラスター爆弾で、FS-Xへの搭載も予定されているが、F-15Jによる試験は珍しい。CBU-87/BはSUU-67ディスペンサーにビール缶ほどの大きさのBLU-97子爆弾を202発収容しており、焼夷および対人殺傷の複合効果を持つため複合効果ミュニッション（CEM）とも呼ばれる。重量は1,000ポンド弱だから、F-15Jでも大した改造なしに14～16発程度は搭載可能なはずだ。

→ 3月14日、岐阜に着陸する飛行開発実験団のF-4EJ改（07-8431）。94年3月11日に名古屋の三菱重工へIRAN入りし、今年2月28日に納入されたばかりの機体で、実戦機にはかなり普及してきた全面グレイのいわゆる「制空迷彩」に変身しての飛実団カムバックとなった。この日、#431は左主翼下に白と赤に塗られたシーカーポッド、また写真では見えないが胴体下にテレメトリーポッドを搭載してフライトを行なっている。本機は11日以降、カメラポッドを含めたいくつかの組み合わせで、ポッド搭載ミッションを続けている。

Photo : Yasuyuki Kakehashi

by Robert Rowe

VISIT to AIR MUSEUM in the U.S.

航空博物館を訪ねて(アメリカ編)●National Museum of Naval Aviation Pensacola

ブルーエンジェルスのホームベースらしく，同チームの過去の使用機A-4は，ダイヤモンド隊形（機体の間隔も同様）でディスプレイされている。このうち少なくとも3機が実際の使用機。

INTRODUCTION

20世紀に入って米海軍が戦ったメジャーな戦争で，最も重要な兵器といえば，紛れもなく航空機である。そのための歴史を対象とした博物館が，フロリダ州ペンサコラに設立されている国立海軍航空博物館＝NMNAである。

MUSEUM & SITE HISTORY

海軍施設としてのペンサコラは，1837年に設立されたが，それ以前ここには陸軍基地があった。現在も残っている高さ4mほどの塀はその時代のもので，当時は，カエルでもこれほど高い塀を飛び越えることはできないという考えから作られた。

今世紀の始めごろは，この基地はほとんど使用されていなかった。しかし，第二次世界大戦中は様々な訓練機関に使用された。

フェンスの支柱から，展示スタンドにまで使用されているA-4スカイホークのテイルフックは，整備目的のエアステーションとしての当時の名残である。

今日この基地は，米海軍第6訓練航空団：TW-6と，エアディスプレイチーム"ブルーエンジェルズ"のホームベースとなっている。週日中は，ほとんど毎日のように練習中のブルーエンジェルズを見ることができる。

博物館は1962年，基地内の第二次世界大戦当時の建物を会場としてオープンした。建設には，海軍に与えられた国の予算の一部があてがわれた。

現在では博物館は，25万ft²（平方フィート）の屋内面積を誇り，来年までにはさらに4万ft²が追加される予定である。今のところ，博物館が直接の権限を持つ機数は250機にものぼるが，その多くは米国全土に広がる他のコレクションに貸し出されているものである。

THE COLLECTION

ペンサコラで展示されているコレクションは，およそ125機の展示機と，それ以外にも一般には公開されていないが，20機ほどのリザーブがある。そのほかにも，アリゾナ州ツーソンにある，デビスモンサン空軍基地のAMRCに幾つかの機体が保管されている。

コレクションは，米海軍と米海兵隊，並びに米沿岸警備隊で活躍した機体を中心としている。実験用の航空機はとくに意識してはいないが，それでもダグラスD-558スカイストリークなどを始めとして数機がコレクションされている。

米海軍が初めて航空機を購入したのは1911年で，カーチス・エアロプレーン＆モーター社のA-1トライアドがその記念すべき第1号であった。A-1は米海軍の航空の歴史の始まりを飾ったが，このコレクション中には，同じく初期の機種で，もっと印象的なカーチスNC-4がある。

NC-4は，大西洋横断を成功させた初の機体であり，第一次世界大戦中の航空機の開発を示すよい例でもある。まだよちよち歩きの航空産業界で，このように大型で技術の進んだマシーンは，政府の発注が唯一の支援であった。NC-4は，A-1の購入からわずか7年でどれほどの技術が進んだかを計り知ることができる。

19日間かけて初めて大西洋を横断飛行したカーチスNC-4.

上は1918年から25年ごろにかけて海軍で使われた訓練飛行艇のカーチスMF。展示機は1936年まで飛んでいた。下はグッドイヤーK対潜水艦用飛行船のコントロールキャビン。

カーチスNC-4を当時の著しい開発の一例とするならば、1920年代の大きな関心としては空母があげられるだろう。館内にはこの分野をカバーすべく、1922年のネーバル・エアクラフト・ファクトリーTS-1、1927年のカーチスF6C-1、同年のカーチスF7C-1が展示されている。こうした航空機はほとんど大量に発注されることはなかった。第二次世界大戦以前の世界の航空兵器に共通した購入パターンで、1隻の船もしくは1ユニットを武装させるだけに充分な数の航空機しか注文されなかったからだ。

空母の開発は、ある意味では飛行船の開発の陰に隠れた存在であったともいえる。米海軍では、第一次大戦中にドイツ軍が飛行船を洋上偵察に使用したのに影響を受け、アクロンやメイコンで頂点に達した飛行船の一団を購入・製造した。

こうした大型の飛行船は、小型の戦闘機を搭載することもでき、カーチスF8Cがそれに選ばれた。機体は飛行船の下部に下げられたトラピーズ（命綱）で、小さなハンガーに帰還、もしくは発射する。この方法の実現可能性は初期の飛行船で実証済みで、訓練機にはトラピーズ用のフックが取り付けられた。

博物館では、この方法を実証するために使用されたフリートN2Y-1を、最後のカーチスF8C-1とともに展示している。このN2Y-1は、パイロット訓練用にも使用されたものである。この機体は1930年代初期にアクロンとメイコンが失われた際には陸上に保管されていたものであるが、現在はメイコンで活躍していた当時のマーキングが施されて展示されている。

1930年代は、米海軍の航空家にとっても大きな変換の時代であった。新しい空母レキシントンとサラトガが就役し、新しい世代の航空機が開発されたからだ。1920年代の終わりまでは、カーチス社が米海軍の航空機を独占していたかたちであったが、ここにグラマンがその頭角を表わし始めたのである。それを示すものとして、博物館では、当時としてはかなり進んだ収納式の降着装置を米海軍に導入したFF-1"fifi"を展示している。

米海軍によって購入された初期のグラマン機としては、ほかにも1934年に使用が開始されたJ2F-6ダックが展示されている。この機種は第二次世界大戦の終わりまで、陸と船の間を往来するユティリティー機として使用されていた。

米国の海軍航空は第二次世界大戦参戦とともに大きく変わっていった。博物館でもこの部分はかなり意識しており、ここには複数のグラマンF4Fワイルドキャットが展示されている。そのほとんどは、開発の進んだFM-2である。ダグラスSBDドーントレスも2機展示され、ほかにも1機の修復作業が現在進められている。

これよりさらに後期のカーチスSB2Cヘルダイバー、グラマンF6Fヘルキャット、グラマンTBFアベンジャーも展示されている。ここのF6F-3は、この機種では最後の1機である。これとヘルダイバー以外の機体は、ほかの博物館でもよくカバーされている。しかしながら、この時期に米海軍で使用されたパトロール爆撃機は、ほかの博物館ではあまりみられないものである。

コンソリデーテッド社では、素晴らしい成功を収めたPBYカタリナを生み出した。博物館ではその最後の-5モデルを展示している。また、博物館の屋外には、同じくコンソリデーテッドのPB2Yコロネードも展示されている。この後期のタイプは、需要の高いカタリナの製造に押されて、それほど製造されなかった。

米海軍では、コンソリデーテッドB-24リベレーターを陸上ベースのパトロール爆撃機として選び、PB4Yプライバティアを製造させた。これは博物館屋外に1機展示されている。この機体は、博物館に来るまではファイア・ボマーとして使用されていたものであるが、最終飛行中エンジンの故障から、3エンジンしか使えないままペンサコラに到着した。

現在博物館に展示されている旧日本軍機は、海兵隊から貸し出されている三菱零戦A6M2ただ1機である。現在修復作業が進行中の川西N1K2「紫電改」は、今年終わりか来年の初めごろに展示される予定である。

第二次世界大戦の終わりとともに、新しく軍に導入された機体も少なくない。博物館では、グラマンF7Fタイガーキャットを展示しているが、この機体は、米海軍がまとまった数で購入した初めての空母ベースの双発機で、また初めてのトライサイクルの降着装置機の経験となった。

グラマンでは、F8Fベアキャットの開発も進めた。この機体は、先のF6Fと比較してみても、かなり小型のコンパクトな機体である。博物館では、このように各機の比較ができるのも、楽しみのひとつである。

歴史上にはあまりその足跡を残さずに終わった機体もここでは無視されてはいない。マーチンAMモーラーは、1947年から1950年にかけて使用されていたが、ダグラスADスカイレイダーの登場で、早々と姿を消していった。これと同じ経緯をたどったノースアメリカンAJサベージも展示されてい

1927年から30年ころにかけて米海兵隊で使われていたカーチスF7C-1艦上戦闘機

VF-14“トップハッターズ”の塗装を施したカーチスF11Cゴスホーク(BFC-2)。29機生産された。

飛行船から発射されるように設計されたカーチスF8Cで、この改造型は7機しかない。

る。これはピストンとジェット動力混合の核攻撃機であるが、実際には主にタンカーとして使用された。

ダグラスADスカイレイダーの米軍での活躍は、ベトナム戦争中のミグ撃墜も含め、著しいものであった。コレクションには複数の機体が含まれているが、1994年の夏には、かなりくたびれたA-1Eが展示されているだけだった。

米海軍のジェット戦闘機の変遷は早く、この分野のカバーは博物館でも充分されている。ここではマクダネルF2Hバンシー、グラマンF9Fパンサー、ダグラスF3Dスカイナイトが展示されている。こうした機種はどちらかといえばその使用期間は短いもので、ある意味では、ジェットエンジンの実用試験台であったともいえるかもしれない。

これより後のノースアメリカンFJ-3フューリーも展示されている。この時期、1950年代のジェット戦闘機の急激な進歩は、目を見張るばかりで、グラマンF-11Aタイガー以降、米海軍も超音速飛行時代に入り、初の空対空ミサイル運用も経験したのだった。ここには、1945年から1960年にかけて開発が進められたり、実際に軍で活躍したかなりの数のジェット機が展示されている。これらの機体はどれもその使用期間は短く、中には2年間のみで終わったものもある。

ベトナムのヤンキー&デキシー・ステーションでの作戦は、米海軍のベトナム戦争での大きな役割のひとつであった。博物館はこの時期に米海軍で使用されたタイプの主なものを揃えている。

このラインアップには、ロッキードEC-121K、シコルスキーCH-37C、ダグラスA-3スカイウォーリア、マクダネル・ダグラスF-4ファントムII各1機ずつと、ボートF-8クルーセイダー2機がそろっている。

博物館では大型偵察機の役割も決して軽視していない。マーチンP5M-2マーリンは、米海軍で使用された最後のフロントラインで活躍したエアボートであった。初期のロッキードP2Vネプチューンも、後期のSP-2Hと比較して見学することができる。

米海軍と海兵隊では、現在に至るまで、かなりの規模の輸送機のコレクションを保持している。ここに展示されているのは、1984年まで太平洋上をサポート機として使用されていたダグラスC-118Bから、グラマンE-1トレーサーとS-2トラッカーのパーツを取り入れて生まれたC-1トレーダーまで展示されている。

ペンサコラはブルーエンジェルズのベースでもあり、博物館でもその活躍を紹介している。1973年の燃料問題の際には、F-4Jから、もっと経済的なダグラスA-4スカイ

ホークに変更されたこともあったが，同チームでは，従来，最新のジェット機を飛行させている。博物館の天井からは，4機のブルーエンジェルズ機がダイヤモンド・フォーメーションを形作って展示されている。このフォーメーションの規模は，実際に飛行している大きさである。

博物館には，グラマンF-14トムキャットと，ノースロップYF-17も展示されているが，これらの機体は，現実にはプロトタイプであった。最近の米海軍の目録は，どちらかといえば内容が薄いようだ。初期のグラマンE-2ホークアイも展示されているが，この機体は1960年代の初めのもので，今日使用されている型とややかけ離れている印象を受けた。

博物館では近い将来，ロッキードS-3Aバイキングと，グラマンA-6Eイントルーダーを展示に加える予定である。しかしながら，米海軍ではその使用機種数を減少させる傾向にあるため，近代航空機のコレクションの伸びはもっとゆっくりしたものとなっていくだろう。

ARCHIVES AND RESTORATION

博物館では，それ以前にもいろいろな寄付はよせられていたが，関連品の収集を始めたのは1989年以降のことである。米国の軍関係の博物館のほとんどがそうであるように，その記録はワシントンに古くからある機関に委ねられている。この場合は，海軍航空公文書館がその管理にあたっている。

博物館が率先して行なっているのは，放棄された機体の収集である。とはいえ，こうした機体はほとんどが，まだ素晴らしい状態であることが多い。最初の機体は，カリフォルニアの太平洋岸から回収されたグラマンF3Fであった。これは海兵隊の機体で，サラトガ艦上で使用されていたもので，着陸のアプローチに入ったところでエンジンが故障してしまったものである。当時のパイロットは生き残ったが，機体は海に沈んでしまった。

機体は1970年代の終わりになって，素晴らしい状態で発見され，間もなく回収された。しかしながら，その間のダメージはかなり深刻なものであった。ふたたび組み立て直された機体は現在展示中で，オリジナルのグラマンF3Fとしては唯一の機体と考えられている。

この航空機のほかにも，博物館では第二次世界大戦中に，五大湖に沈んだ航空機の引き揚げが行なわれている。こうした湖では，外輪船の上部構造を取り除き，ここにフライトデッキを作って空母に見立て，訓練用に使用されていた。パイロット訓練生は，実際に海上で実行する前に，比較的安全な湖で着陸のテクニックを学んだのだった。戦争時には珍しくないことであるが，当時の事故率は高く，グラマンFM-2や，ダグラスSBDなどを始めとして，多くの機体が湖底に沈んでしまった。

上は飛行甲板を模した台に展示されているダグラスSBDと最近展示機に加わった同じくSBD。下は艦載偵察機のボートOS2Uキングフィッシャー。合計1千機以上が量産された名機。

博物館の奥の修復エリアでは，50年以上も昔に訓練パイロットによって湖底に沈められたFM-2やSBDなどがたくさん保管されている。これらの機体は，マグネシウムの合金が溶けてしまったり，塗装に影響を受けているものの，機体のそのもののコンディションは概して良好である。

博物館でも独自の修復作業は限られている。そのため，外部の業者に作業を委ねることになる。予算の関係上，現金でこうした業者に支払う替わりに，回収された機体を代金にあてることもある。

博物館では，現在も修復作業が進行中の川西の紫電改があるが，これも外部の業者に依託されている。その修復作業のレベルは，高水準を保っている（6月号参照）。

VISITING NMNA

米国のほかの博物館同様，ペンサコラも海外から米国に入国できるポイントからはかなり離れている。頻繁に国際線の運行している空港があるのは，アトランタ，ヒューストン，マイアミといった近郊のメジャーな都市だが，こうした都市は，少なくともペンサコラからは車で1日のところにある。（アトランタまで約6時間，ヒューストン

左は第二次大戦時，訓練中にミシガン湖に墜落したグラマンFM-2。湖底から回収されたまま，まだ修復の手はつけられていないが，ほとんど完全な姿である。左下は第二次大戦の米海軍主力戦闘機F6F。下にはアベンジャー，タイガーキャットも見える。下２枚は屋外の大型展示機。下中はマーチンP5M-2，下段はここまで３発のエンジンで飛んできたコンソリデーテッドPB4Y。

ン，マイアミからは約10〜12時間）。

鉄道の利用は，時間にたっぷりゆとりでもない限り，勧められない。米国内の最近の傾向としては，飛行機とレンタルカーの組み合わせが一番ポピュラーだ。最寄りのメジャーな道路には，インターステート10，US90，US98があげられる。

ペンサコラは，観光リゾート地であるため，ホテルやレストランの施設は揃っているが，事前に予約しておくほうがいいだろう。ペンサコラには美しい海岸もあり，そのほかのアトラクションとあわせて考えてみても，愛好家につき合う家族でも充分楽しめる可能性は大きい。

博物館屋内での写真撮影については，照明のコンディションは既してよいといえるが，場所によってはやや暗めのスポットもあった。これはどこの博物館でも共通しているが，朝一番の到着と，撮影時には気長に辛抱してシャッターチャンスを狙うのが最善の方法だろう。

建物屋内はエアコンディションが効いているが，とくに夏は屋外の湿度も高いため，建物の出入り時には，カメラのレンズが曇ってしまうほどだ。

三脚の屋内の使用は許可されているが，展示機の中にはとくにフェンスのないものもあるので，その扱いには細心の注意が必要だ。博物館内の売店ではフィルムも販売されているが，その種類・銘柄とも限られているのであらかじめ用意していったほうがいい。現地の温度・湿度は，とくに夏になるとかなり極端にあがるので，フィルムやカメラの管理には注意したい。

フロリダ州は，観光客は要注意が必要な地域であるといわれているが，マイアミほどではないとの声もある。最新のガイドブックで現地の情報を確認して各自備えるのも一案だろう。

フロリダ州の夏はたいへん蒸し暑い。また，秋まではいわゆるハリケーンシーズンで，運が悪ければハリケーンの回避命令が出され，この地域にはとどまることができないこともある。この期間はできれば避けたい。ここを訪れるのは，おそらく冬かまだ蒸し暑くならないうちの春がいいだろう。また，大統領の誕生日や，マーチン・ルーサー・キング・デイの類の休日も避けるのが無難だ。

博物館は入場無料，館内には小さなカフェや売店などもある。感謝祭，クリスマス，元日を除いて，連日09：00am〜17：00pmまで開館されている。

博物館の連絡先は，
National Museum of Naval Aviation
Box 33104
Bldg.3465
NAS Pensacola
FL 32508
Tel：(904) 452-3604

左は第二次大戦時，訓練中にミシガン湖に墜落したグラマンFM-2。湖底から回収されたまま，まだ修復の手はつけられていないが，ほとんど完全な姿である。左下は第二次大戦の米海軍主力戦闘機F6F，下にはアベンジャー，タイガーキャットも見える。下2枚は屋外の大型展示機。下中はマーチンP5M-2，下段はここまで3発のエンジンで飛んできたコンソリデーテッドPB4Y。

シ，マイアミからは約10～12時間）。

鉄道の利用は，時間にたっぷりゆとりでもない限り，勧められない。米国内の最近の傾向としては，飛行機とレンタルカーの組み合わせが一番ポピュラーだ。最寄りのメジャーな道路には，インターステート10，US90，US98があげられる。

ペンサコラは，観光リゾート地であるため，ホテルやレストランの施設は揃っているが，事前に予約しておくほうがいいだろう。ペンサコラには美しい海岸もあり，そのほかのアトラクションとあわせて考えてみても，愛好家につき合う家族でも充分楽しめる可能性は大きい。

博物館屋内での写真撮影については，照明のコンディションは概してよいといえるが，場所によってはやや暗めのスポットもあった。これはどこの博物館でも共通しているが，朝一番の到着と，撮影時には気長に辛抱してシャッターチャンスを狙うのが最善の方法だろう。

建物屋内はエアコンディションが効いているが，とくに夏は屋外の湿度も高いため，建物の出入り時には，カメラのレンズが曇ってしまうほどだ。

三脚の館内の使用は許可されているが，展示機の中にはとくにフェンスのないものもあるので，その扱いには細心の注意が必要だ。博物館内の売店ではフィルムも販売されているが，その種類・銘柄とも限られているのであらかじめ用意していったほうがいい。現地の温度・湿度は，とくに夏になるとかなり極端にあがるので，フィルムやカメラの管理には注意したい。

フロリダ州は，観光客は要注意が必要な地域であるといわれているが，マイアミほどではないとの声もある。最新のガイドブックで現地の情報を確認して各自備えるのも一案だろう。

フロリダ州の夏はたいへん蒸し暑い。また，秋まではいわゆるハリケーンシーズンで，運が悪ければハリケーンの回避命令が出され，この地域にはとどまることができないこともある。この期間はできれば避けたい。ここを訪れるのは，おそらく冬かまだ蒸し暑くならないうちの春がいいだろう。また，大統領の誕生日や，マーチン・ルーサー・キング・デイの類の休日も避けるのが無難だ。

博物館は入場無料，館内には小さなカフェや売店などもある。感謝祭，クリスマス，元旦を除いて，連日09：00am～17：00pmまで開館されている。

博物館の連絡先は，
National Museum of Naval Aviation
Box 33104
Bldg.3465
NAS Pensacola
FL 32508
Tel：(904) 452-3604

Photo: Robert L. Lawson

ROCKWELL T-2 BUCKEYE

●解説：松崎豊一
Text: Toyokazu Matsuzaki

Illustration: Mototaro Hasegawa

Rockwell T-2C Buckeye Bu.No.157040, VT-23 NAS Kingsville in 1976.

1976年のアメリカ建国200年に際して，バイセンテニアル塗装を施された，VT-23のT-2C（B320/157040）。機首と垂直尾翼は濃紺の地に白の星を描き，尾翼の円の中には独立戦争当時，即応態勢に置かれていた民兵であるミニットマンが描かれている。また図ではチップタンクに隠れて半分しか見えないが，胴体中央部には星条旗も描かれている。

Photo: U.S.NAVY

T-2出現以前の唯一のジェット艦上練習機T2V-1（T-1A）シースター。

ノースアメリカン・ロックウェルT-2は，もうかれこれ30年以上も米海軍基礎ジェット練習機として使用され，多くの海軍/海兵隊パイロットにとって，ジェット機操縦と空母アレスティングの記念すべき初体験をする際の乗機という重要な役割を果たしてきた。だがそのわりにはあまり注目されることもない地味な存在なのは練習機という性格によるものであろう。本機とTA-4Jを1機種で代替するT-45Aゴスホークの配備が進んでいるため，遠からず訓練部隊から姿を消すことになるが，目立たないながら長い間海軍にとってなくてはならない航空機であったバックアイにいま一度スポットライトを当ててみよう。

T2J-1開発

1950年代前半の米海軍ジェットトレーナーは空軍から移籍されたTV-2（T-33Aの海軍名。1962年T-33Bとなる）のみで，空母上訓練はできない機体であった。したがって当時のパイロット訓練生は，レシプロ戦闘機かT-28Cで離着艦訓練を行なったのち，いきなりF9Fパンサーなどのジェット戦闘機による空母離着艦資格審査（Carrier Qualifications，略してCarquals）をクリアしなければならなかった。

その後TV-2を大幅に設計変更し，空母上訓練も可能なT2V-1（1962年T-1Aとなる）が作られて，1957年に就役したが，同機は高等練習機であり，海軍はもっと初歩的な訓練からCarqualsおよび射撃/空戦訓練まで多目的に使用できるジェット練習機の必要性を認め，1956年に要求仕様をメーカー数社に提示した。

提出案の審査の結果，ノースアメリカンのモデルNA-241案が選ばれ，YT2J-1の名で6機の発注が行なわれた。1956年12月にはさらに量産型T2J-1（NA-253）121機も発注され，ノ社コロンバス工場では初号機完成を待たず量産態勢が整えられていった。これは同社がSNJテキサン，T-28B/Cトロージャンの生産で海軍向け練習機作りに堅実な実績を残していたことと，開発期間/費用削減のため，FJ-1フューリーの主翼デザインとT-28の操縦システム（油圧システムを追加）を流用したことなどが海軍側に高く評価された結果であった。

また米海軍はこの時期次々に新型ジェット戦闘機を試作，実用化していたため，取り扱い容易なジェット練習機の大量取得は一刻の猶予も許されないところにきていた。

YT2J-1 1号機（144217）は1957年12月コロンバス工場でロールアウトし，58年1月31日リチャード・ウェンゼルの操縦により初飛行した。

最初の量産型T2J-1

YT2J-1は初飛行後パームデールに送られてテストフライトに供されたほか，3機がパタクセントリバーのNATC（海軍航空試験センター）に送られて，海軍テストパイロットによる評価テストに使用された。

空母適合性テストは1959年5月空母アンティータム（CVS-36）上において実施され，量産型T2J-1 1号機は同年7月9日NASペンサコラにおいて海軍に引き渡された。

なおテスト期間中の1959年2月，NTC（海軍訓練軍団）内でT2J-1のニックネーム公募が行なわれ，"Buckeye"が採用された。バックアイとはとちの木を意味するが，T2Jの生まれ故郷オハイオ州の代名詞（Buckeye Stateと呼ばれる）であり，オハイオ州人を指す言葉でもある。

T2J-1（1962年にT-2Aとなる）のデザインは今日の眼から見れば平凡そのものだが，50年代のまだジェット練習機そのものが少なかった当時としては充分に斬新であり，タンデム複座式ジェット練習機の基本型を確立したデザインといってよい。とくに目を引くのは前/後席の高低差を25cmもつけたことで，艦上訓練の特殊性から教官の視界を確保する必要があるため，先輩格のT2V-1にならったものだが，同時代のタンデム式練習機には見られない特徴だった。

エンジンはアクセス容易化のため，胴体下面に収容したが，後席を高くしたことと相まって中央部が太くなった独特の胴体デザインとなり，その最も太い部分に燃料タンクを設置した。主翼は通常の2桁式構造だが，艦上での安定性を考えてトレッドを広く（5.62mある）とるためと，安全性の面から翼内に燃料タンクを設けず，替わりに102gal入り翼端増槽を固定装備とした。

主翼は厚比12%の層流翼形（NACA64A212 Mod.）で，面積は23.69m²と大きめであり，全備重量時でも翼面荷重は220kg/m²程度に保たれるため，前縁スラットなどの複雑な機構なしに，大面積の後縁スロッテッド・フラップのみで良好な低速性能を実現した。

操縦翼面のうちエルロンとエレベーターには油圧ブーストが装備され，いずれも左右交換可能な設計で，整備・補給上の便が図られている。胴体後部両側には，ジェッ

実機完成前にノースアメリカンが発表したYT2J-1の想像図。印象がかなり異なる。

NAASメリディアンに所在したVT-9のT-2A（2M226/148196）。

ト艦上機にとって着艦時の速度調整に欠かせない大型エアブレーキ（油圧作動）が装備された。

バックアイ就役

T2J-1は練習機の老舗ノースアメリカンの作だけに、訓練生の荒い使用にも耐えられる高い強度を持ち、操縦性・安定性も良好で、海軍が望んだとおりの幅広いトレーニング・シラバスに対応できる練習機となった。海軍はT2J-1 90機の追加発注を行ない、1961年1月の生産終了時には生産数217機（YT2J-1を含む）に達した。

T2J-1を最初に配備された訓練部隊は、フロリダ州NASペンサコラのBTG-9（Basic Training Group-9、テイルコード2F）で、1959年夏に受領を開始し、次いでテネシー州メンフィスのBTG-7に配備された。

1960年5月1日、BTG-9はVT-4、BTG-7はVT-7にそれぞれ改編され、後者は同年12月テキサス州NASキングスビルへ、さらに1961年7月にはミシシッピー州NAASメリディアンへと移動し、同年12月16日には同基地で第3のバックアイ飛行隊VT-9が編成された。VT-9はVT-7と同じ2Mのテイルコードを使用したが、1963年1月にVT-7は2Kに変更された。

これら3個訓練飛行部隊は、1960年代前半を通じて、T2J-1によるジェット機移行訓練、曲技/編隊飛行訓練、空中射撃およびCarquals訓練を担当したのである。

T-2B/C

T2J-1は優れた練習機だったが、ひとつだけ海軍にとって不満な点があった。それは、50年代当時適当な小出力エンジンがなかったため、ウエスチングハウスJ34-WE-48(離昇推力1,542kg)という旧式なエンジンを搭載しなければならなかったことだ。

J34は1944年に開発が始められ、F3Dスカイナイト、F2Hバンシーといった第1世代ジェット戦闘機に装備（双発）されたエンジンで、前期型はケロシンではなくガソリンを燃料としていた。バックアイのWE-48はさすがにJP-4/-5仕様に改良されていたが、艦上訓練時にはパワー不足であったし、信頼性が低く、TBO(オーバーホール間隔)が短いうえ、燃料消費も大きかったのである。

このため海軍は、1950年代に入って近代的小出力エンジンが登場したことを受けて、1962年1月26日、ノースアメリカンとの間に、プラット&ホイットニーJ60-P-6（1,361kg）双発モデルの開発契約を330万ドルで取り交わした。

T2J-1（T-2A）は整備上のアクセスを考えて胴体下部にエンジンを装備したが、このことがエンジン換装に際しても有利に働いた。つまり双発化しても胴体下部の幅をいくらか広げ、機首下面のエアインテイクの面積を少し拡大してやるだけで済んだからだ。

T-2A改造のYT-2B（145997/NA-280）は1962年8月30日に早くも初飛行を行ない、海軍は1964年3月にT-2B 10機を発注したのを皮切りに、計97機を調達した。なお34号機(152463)以降の機体は、双発化による燃料消費増大に対応して、主翼前縁部左右に各50galずつの燃料タンクを増設した。

T-2BはT-2Aに比べて倍近くパワーアップされたため、性能全般、とくに離着艦特性が改善されたほか、エンジン停止時の安全性が大きく高められた。また重量増加に対しても余裕が生まれたことから新型のアビオニクスが追加され、より進んだ計器飛行訓練やクロスカントリー訓練が可能となった。なお双発化は通常整備マンアワーの増加を招くものだが、本機の場合J34が手のかかるエンジンだったこともあって、ほとんど増加せずに済んでいる。

1967年9月ノースアメリカンはロックウェル・スタンダード社と合併してノースアメリカン・ロックウェルとなるが、この年海軍はJ60より低価格でほとんど推力の変わらないジェネラル・エレクトリックJ85-GE-4ターボジェット（1,338kg）双発型バックアイの開発を同社に命じた。

T-2B 1号機を改造したYT-2C（152382)は、1968年4月17日に初飛行し、T-2Bに続いてすぐにT-2C量産が開始され、1975年までに計231機が作られた。T-2CはB型と比べて性能上ほとんど変わるところはなく、上昇力がわずかに劣る程度であった。

Photo: U.S.NAVY

編隊飛行訓練を行なうT-2A。B/C型に比較して胴体後部側面形が細く見える。

Photo : U.S.NAVY

1976年アメリカ建国200年を記念して特別塗装を施されたVT-26のT-2C（157056）。

T-2Bの部隊配備は1965年12月VT-4に対して始められ，T-2Cは70年5月からやはりVT-4への配備がスタートした。

T-2の武装システム

T-2各型は空対空射撃，空対地攻撃訓練を行なうため軽武装が可能であり，FCS（射撃管制システム）レーダーや，射/爆撃サイトもごく簡単なものだが搭載している。

兵装用ハードポイントは主脚外側に左右1ヵ所ずつ設けられており，パイロンを介してガンポッド，PMBR（訓練用複合爆弾架），ロケット弾ランチャー，訓練用爆弾，ターゲットなどを搭載することができる。

ガンポッドは，12.7mm M2機銃と100発の弾丸を収容したもので，PMBRはMk.75 25lb（11.3kg）またはMk.106 5lb（2.3kg）訓練爆弾を6発ずつ搭載する。ロケット弾ランチャーは2.75in 7発入りAero 6Aまたは，シングル発射用Aero 1Aランチャーが使用でき，訓練爆弾はMk.15 Mod.4 100lb（45kg），Mk.86 141lb（64kg），各1発をパイロンに直接装着する。ターゲットの場合は，右側パイロンにAero 1A/1Bバンナーターゲット・リール，左側パイロンにMk.1 Mod.2ターゲット・コンテナを搭載する。

T-2のFCSはAN/AWG-6と呼ばれるもので，AN/AWG-30A測距レーダーセット，Mk.6 Mod.4 AFCS，Mk.8 Mod.9射/爆撃/ロケット弾照準器，Mk.20 Mod.0照準制御装置の4つから構成される。このシステムはレーダーまたはマニュアルによる測距データがAFCSにリレーされることにより，射撃，対空ロケットの照準が行なわれ，距離と降下角を機械的に調整することにより，爆弾，ロケット弾のリリースポイントがサイトに示されるというもので，訓練生はこうしたシステムにより，対空/対地戦術の基礎を学ぶことができる。

T-2D/E

T-2Cは近代的エンジンを得たことにより，海軍にとってほぼ満足のいく練習機となったが，ロックウェルは海軍の発注がいずれ途切れることを見越して海外セールスにも力を入れた。問題は艦上練習機として設計されたため，同級機に比べて価格が割高な点だったが，その分頑丈で耐久性があることと，少しの改造で軽攻撃機としても使えることなどを考えれば，それほど不利とはいえないものだった。

1972年2月，南米ベネズエラ空軍が12機のT-2Dを発注した。これらはT-2Cとほぼ同じ機体だが，アレスティングフックなど艦上機としての装備は取り外され，アビオニクスも同空軍向けのものに変更された。

なお同機の輸出は海軍を通じたFMS（海外有償軍事援助）のため，海軍Bu.No.（159330/159341）が与えられた。

T-2D 1号機は，1973年3月13日に初飛行し，3ヵ月後の6月マリスカル・スクレ基地のベネズエラ空軍航空学校に引き渡された。同空軍は続いて12機のT-2Dを発注（160228/160239）したが，これらは主翼下面のハードポイントを6ヵ所に増やした練習/軽攻撃機タイプで，1977年に引き渡され，バルキシメト基地第35飛行隊に配備された。

T-2Dの兵装搭載能力はT-2Cに比べて大きく拡大され，ガンポッドを始めとして，Mk.81 250lb，Mk.82 500lb，M117 750lbなどの汎用爆弾，LAU-10 5inズーニ×4，LAU-69 2.75in FFAR×19などのロケット弾ポッド，およびナパームなど計1,580kgのオードナンス搭載が可能となった。なお内側パイロン2個の搭載制限重量は各340kg，外側4個は同じく各230kgである。

1974年にはギリシャ空軍がやはりT-2Cを練習/軽攻撃機型としたT-2E 40機の導入を決め，1976年から77年にかけて全機デリバリーされた。同空軍では第362高等訓練飛行隊と第363兵器訓練飛行隊に半数ずつを配備し，両隊をペロポネソス半島のカラマタ基地に配置している。ギリシャはキプロス問題などをめぐって，隣国トルコとは常に緊張した関係にあるが，上記部隊のうち，第363は有事には教官パイロットによって実戦参加する態勢がとられている。

なおギリシャ空軍ジェット戦闘機操縦訓練生は，T-2Eにより130時間の訓練飛行を経験したのち，実戦部隊に配属される。

米海軍のT-2運用部隊

T-2各型は当初VT-4/-7/-9の3個飛行隊に配備されたことは前記したとおりだが，

Photo : Frank B. Mormillo

NASポイントマグーのPMTC所属ドローン管制機，DT-2B（#86/155238）。

その後機数が増加したことと，70年代に入って訓練革命の大幅な改編が行なわれTW（訓練航空団）が新たに編成されたことなどによりT-2部隊も大きく変化した。以下，T-2を使用した部隊の動きを追ってみよう。（　）内はテイルコードの変化を示す。

Photo：Frank B. Mormillo

NASミラマーのVF-126でスピン・リカバリー訓練用に使用されていたT-2C.

VT-4"Rubber Ducks"（2F, F）

1960年5月1日にBTG-9からVT-4に改称され，NASペンサコラでT-2A（1960～1967年），T-2B（1965～1973年），T-2C（1970年～現在）による空対空射撃，Carquals訓練を担当してきたが，1971年にジェット移行訓練からCarqualsまでT-2による全訓練課程実施へと変更され，72年にはTF-9J，TA-4Jによる高等訓練をも任務に加えた。1985年VT-4はT-2Cを使ってE-2/C-2パイロットの艦上訓練を専門に行なう部隊に指定され今日に至っている。

VT-7"Eagles"（2M, 2K）

1959年BTG-9に次いでT2J-1を受領したBTG-7は，1960年5月1日，VT-7に改編され，ホームベースをNASメンフィスからキングズビル，メリディアンへと変更した。VT-7はT-2Aによるジェット機移行，曲技飛行，計器/無線訓練，夜間慣熟，基礎編隊飛行などを担当し，1966年にT-2B，70年にT-2Cを受領したが，1971年にTA-4J高等訓練飛行隊へと改編された。

VT-9"Tigers"（2M, A）

VT-9は1961年12月15日，NAASメリディアンで編成され，T-2A（1961～1973年），T-2B（1968年～），T-2C（1970年～）を使用してVT-7と同様の訓練を実施してきたが，1971年にジェット機移行からCarqualsまで一貫した訓練を行なう部隊となり，1982年から85年までE-2/C-2パイロット訓練も兼任したが，1987年11月1日付で解隊された。

VT-10"Cosmic Cats"（2N, F）

VT-10は1968年1月15日，BNAOS（基本海軍航空士官学校）を改編してNASペンサコラで発足した。VT-10はNFO（海軍航空士官）養成専門の部隊で1973年10月TF-9Jに替えてT-2Bを受領，75年にT-2Cへの改変をスタートした。現在はT-2C，T-34CによりNFOおよび外国空軍のバックシーター訓練を行なっている。

VT-19"Fighting Frogs"（2M, A）

VT-19は1971年8月2日，NAASメリディアンでVT-9の人員・機材を分割して編成された。これはベトナム戦争によるパイロット大量養成の必要からとられた措置だった。当初T-2A/B混成で装備したが1975年までにすべてT-2Cにリプレースされ，今日まで一貫してジェット初級から艦上訓練まで担当している。

VT-23"Professionals"（3H, B）

VT-23はNASキングズビルの高等訓練部隊ATU-222（F11F-1タイガー装備）を1960年5月1日に改編して作られた部隊で，使用機をTF-9J，TA-4Jへと順次変更したが，1972年10月基本ジェット訓練へとミッションが変更され，T-2Cを受領し，今日に至っている。

VT-26"Tigers"（3L, C）

VT-26の前身はNASチェイスフィールドに所在したATU-223（F11F-1装備）で，1960年5月1日VT-26へと改編された。1971年に基本ジェット訓練飛行隊となり，TF-9Jに替えてT-2Cを受領した。VT-26は米海軍パイロット養成だけでなく，1975，76年にはギリシャ，ベネズエラ空軍のT-2パイロット訓練も実施したが，1992年5月22日に解隊された。

VT-86"Sabre Hawks"（F）

VT-86は1973年7月31日に，テキサス州NASグリンコのNATTC（海軍航空技術訓練センター）を改編して作られた部隊で，TA-4J，T-39Dを使用して航法訓練およびグランドクルーの技術訓練を行なっていたが，1980年代に少数のT-2Cを配備され，NFOの航法/戦術訓練に使用している。

VF-43"Challengers"（AD）

VF-43はNASオシアナの計器訓練飛行隊VF-43を，1973年6月1日付でアドバーサリー飛行隊へと改編した部隊で，F-5，A-4，F-21Aを使用していたが，DACTの際に陥りやすいストール/スピンからのリカバリー訓練用に少数のT-2Cを配備された。VF

Photo：NORTH AMERICAN ROCKWELL

ギリシャ空軍が，軽攻撃／練習機として40機採用したT-2E。

Photo: McDONNELL DOUGLAS

T-2CとTA-4Jに替わり，米海軍エビエーター養成の次代を担うT-45Aゴスホーク

T-2 Bu.No.

YT2J-1	(NA-241)	144217/144222	(6)
T2J-1	(NA-253)	145996/146015	(20)
(T-2A)		147430/147530	(101)
T2J-1	(NA-266)	148150/148239	(90)
(T-2A)			
YT-2B	(NA-280)	145997	(改造1)
T-2B	(NA-288)	152382/152391	(10)
T-2B	(NA-291)	152440/152475	(36)
T-2B	(NA-294)	153538/153553	(16)
T-2B	(NA-310)	155206/155238	(33)
YT-2C	(NA-310)	152382	(改造1)
T-2C	(NA-310)	155239/155241	(3)
T-2C	(NA-318)	156686/156733	(48)
T-2C	(NA-332)	157030/157065	(36)
T-2C	(NA-340)	158310/158333	(24)
T-2C	(NA-346)	158575/158610	(36)
T-2C	(NA-352)	158876/158911	(36)
T-2C	(NA-367)	159150/159173	(24)
T-2C	(NA-380)	159704/159727	(24)
T-2D(ベネズエラ	NA-358)	159330/159341	(12)
T-2D(〃	NA-382)	160229/160236	(12)
T-2E(ギリシャ	NA-395)	160059/160098	(40)
			計609機

-43は1994年7月1日付で解隊された。

VF-126"Bandits"(NJ)

VF-126はNASミラマーの計器飛行訓練飛行隊だったが，1973年にプライマリー・ミッションをアドバーサリー訓練へと変更した。VF-126もVF-43と同様の目的でT-2Cを使用していたが，1994年4月1日付で解隊している。

その他の使用部隊

T-2各型は，上記以外にNTPS(海軍テストパイロットスクール/パタクセントリバー)，PMTC(太平洋ミサイルテストセンター/ポイントマグー)，NADC(海軍航空開発センター/ジョンズビル)NATC，NPGS(海軍特設学校/モンテレイ)などで，訓練/連絡/テスト用に少数機が使用されている。なおPMTCはT-2B 2機をドローン管制機に改造し，DT-2Bの呼称を与えた。

T-2の訓練シラバス

米海軍/海兵隊のエアクルー候補生は，パイロットとNFOに分けられる前に6週間の飛行前教育コースを受講する。

パイロット候補生はT-34Cによる20週間の初等飛行訓練を受けたのち，VT-19またはVT-23に送られてT-2Cによる24週間の中間ジェット訓練を受けるが，このコースの仕上げがCarqualsで，訓練生は10回の地上基地の模擬空母着艦ののち，空母に派遣され，2回のタッチアンドゴー，4回のアレスティング，同じく4回のキャットショットを行なって，空母離着艦資格審査をクリアすることになる。彼らはこのあと，TA-4Jによる21週間の高等ジェット訓練に移るのだが，これらふたつのジェットコースはいずれT-45Aによって代替され，訓練時間は3/4に短縮される計画となっている。以上のコース修了者は，F-14，F/A-18，A/EA-6，S-3のコースへと分けられる。

中/大型機パイロット訓練生は，T-34Cコース修了後，T-44A(VT-28/-31)による19時間の訓練を受けるが，E-2/C-2に進む者はこのあとVT-4に送られてT-2CによるCarquals訓練を受ける。

一方NFO候補生は，VT-10でT-34C/T-2Cによる15週間の基本操縦訓練を受け，大型機(P-3，C-130)に進む者は空軍のT-43A(メーサーAFB)訓練へと進み，そのほかは引き続きVT-10でT-34C 10時間，T-2C 12時間の飛行訓練を行なったのち，同じペンサコラのVT-86のT-39N(12時間)へと移行する。

このあとF-14のRIO候補生はさらにVT-86のT-2Cによる6フライト，A-6のナビゲーター候補生はT-2Cによる11時間の訓練飛行を行なうことになっている。

以上のようにT-2Cは海軍/海兵隊パイロット，NFOの養成課程の多くの部分で使用されており，T-45Aとの交替が進められているとはいえ，完全に退役するまでにはまだ少し時間がかかりそうである。

T-2A/C 諸元性能表

	T-2A	T-2C
全幅(翼端増槽含む)	11.63m	11.63m
全長	11.79m	11.79m
全高	4.50m	4.57m
翼面積	23.69m²	23.69m²
自重	3,631kg	3,680kg
最大離陸重量	5,215kg	5,978kg
エンジン	J34-WE-48×1	J85-GE-4×2
推力(単基)	1,540kg	1,338kg
最大速度(高度7,620m)	785km/h	838km/h
海面上昇率	1,524m/min	1,890m/min
実用上昇限度	12,192m	12,318m
航続距離	1,560km	1,685km
乗員	2名	2名
武装	ハードポイント2ヶ所に訓練爆弾，ロケット弾，ガンポッドを搭載可能	

BUCKEYE Photo Album

●写真解説：松崎豊一
Photo Caption : Toyokazu Matsuzaki

← テストフライトを行なうYT2J-1 1号機（144217）。機首にはT2J-1 Trainerと書かれており，Buckeyeの名はまだ与えられていない。本機は1958年1月31日，オハイオ州コロンバスで初飛行に成功した。なお，この時は無塗装状態だったが，間もなく写真のようにインシグニアホワイトとフルオレセントレッドオレンジ，2色のトレーナーカラーに塗装された。後部が内側にカーブした特徴のある翼端増槽（102gal入り）に注目。

Photo : NORTH AMERICAN

Photo : KOKU-FAN

→ ミシシッピー州NAASメリディアンにおけるVT-7のT-2A（2K-134/148173）。NAASは海軍補助航空基地を表わすが，のちにNASメリディアンとなり，今日まで海軍／海兵隊パイロット訓練のメッカのひとつとして活動している。本機はその胴体のふくらみ具合からAttack GuppyとかTadpole（おたまじゃくし）などという非公式ニックネームを与えられたが，Tadpoles（複数形）にはミシシッピーの田舎者という意味もある。

Photo : U.S.NAVY

← 見事なダイヤモンド隊形で飛ぶVT-4のT-2A（2F-390ほか）。遠方には1991年10月に退役した訓練空母レキシントンAVT-16の姿が見える。海軍／海兵隊パイロットにとって，T-2に乗ってレキシントンに着艦し，空母離着艦資格審査（Carquals）をクリアすることが，一人前になるための重要なステップだった。VT-4は一時TA-4Jによる高等訓練も担当したが，1985年以降T-2CによるE-2/C-2パイロットのCarquals訓練をそのミッションとしている。

↑　機首に計測用プローブを装着してテストフライト中のT-2B生産型1号機(152382)。T-2AはF2H/バンシーなどが搭載していた旧式ターボジェットJ34-WE-48を1基搭載していたが，パワー不足なうえTBOも短かったことから，海軍は新しい小出力エンジンJ60-P-6双発に替えたT-2Bをノースアメリカンに開発させた。写真ではジェットノズルがふたつになり，胴体下面に小型のエアスクープ2個が増設され，エアブレーキにストレーキが付けられるなどの相違点が見られる。

Photo : NORTH AMERICAN

↓　NASポイントマグーに翼を休めるPMTCのDT-2B(#85/153551)。本機と向こう側に見える#86/155238の2機はドローン管制機にコンバートされた。機首上面に見えるブレードアンテナがコントロール電波発信用アンテナで，それ以外には通常のT-2Bとの外見上の相違点は見られないが，#86はエアクラフトグレイとレッドオレンジというT-2には珍しいカラースキームだった。#85は80年代にAMARC入りしたことが確認されており，#86も退役済みの可能性が高い。

Photo : Frank B. Mormillo

→　NASミラマーのフライトラインから出発するVF-126のT-2C(NJ631/157053)。双発化により胴体下部の幅が拡大されて角張った断面となり，インテイクも半円形から三角形に近い形状に変更された。VF-126はアドバーサリー部隊だが，もちろんT-2Cは仮想敵機として使われるわけではなく，主としてストール/スピンからの回復操作訓練に用いられた。これは東海岸のアドバーサリー部隊VF-43でも同様だったが，残念ながら両隊とも1994年に解隊されてしまった。

Photo : Frank B. Mormillo

←　ノーズにシャークマウス，胴体背部にCity of San Antonioの文字を書き入れたVT-23のT-2C（3H342/158884）。同隊のT-2Cは70年代シャークマウスとテキサス州内の都市名を記入するのを常としていた。VT-23は今日もテキサス南部のNASキングズビルをホームベースとしてT-2Cによる訓練ミッションを行なっているが，同じTW-2傘下のVT-21はTA-4JからT-45Aにリプレースされ，初のゴスホーク部隊となった。

Photo : U.S.NAVY

→　アメリカ建国200年，バイセンテニアル記念塗装とされた，VT-19のT-2C(158904)。VT-19は，ベトナム戦争末期の1971年，パイロットを大量に養成するため人員/機材が多くなり過ぎたVT-9(NAASメリディアン）を分割し，訓練活動をスムーズにするために作られた部隊だ。もととなったVT-9は1987年に解隊されてすでに存在しないが，VT-19は今日もメリディアンでT-2Cによる訓練を続けている。

Photo：U.S. NAVY

↑　これもバイセンテニアル・マーキングに塗られたVT-26のT-2C "Spirit of '76"（157056）。インテイク後方に書かれたCity of Beevilleは，VT-26の所在したNASチェイスフィールドのある都市の名。T-2B/Cはジェットノズルがふたつになって後方に伸び，フェアリングで整形されたため，A型に比べると後部胴体がたくましい感じになっている。また主翼前縁付け根の小さな張り出しもA型にはなかったものである。

Photo：NORTH AMERICAN ROCKWELL

↓　ギリシャへの引き渡しの前に米本土でテストフライト中のT-2E（160075）。T-2の中でもギリシャ向け全機とベネズエラ向け後期型12機はグリーン／タンの東南アジア型カモフラージュが施され，米海軍のトレーナーカラーの機体とは異なった印象を与える。また両国ともチップタンク外側とラダーは赤白ストライプとしており，訓練時の視認性を高めている点は同じだが，アレスティングフックはギリシャ向けT-2Eだけに残されている。

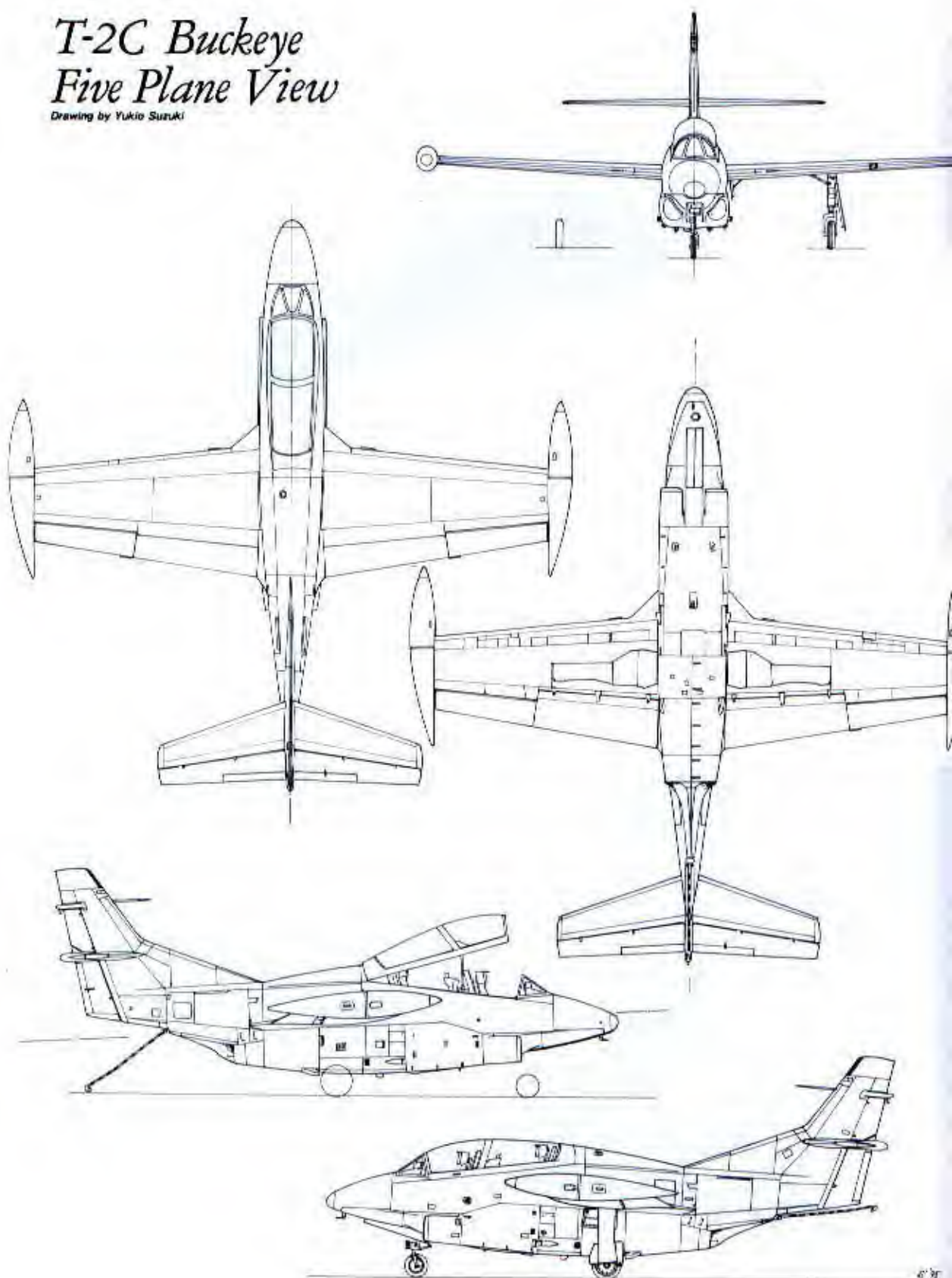
Photo : Yukihisa Jinno/KF

↑ 1990年8月，NASペンサコラに着陸するVT-10のT-2C（F803/156712）。同隊はT-2CとT-34CによるNFO（海軍飛行士官）訓練を担当しているが，ペンサコラのTW-6傘下には，ほかにT-2CによるE-2/C-2パイロット訓練生の空母訓練ミッションを行なうVT-4，T-39NとT-2Cを使用してNFOのナビゲーション/タクティカル・トレーニングを担当するVT-86が所属している。

↓ 1990年7月NASミラマーのオープンハウスに展示されたVT-23のT-2C（B300/158882）。フィンチップにダブルナッツ，胴体後部に退役前のUSSレキシントンの名が記入されている。同隊のシスタースコードロンVT-21は，1994年10月にT-45Aゴスホークによる第1期生の訓練を完了した。これからはT-45Aによる訓練の比重が徐々に大きくなっていくが，その機数が充足されるまで，T-2Cも使われ続けることになる。

Photo : Yukihisa Jinno/KF

T-2C Buckeye Five Plane View

Drawing by Yukio Suzuki

ゴールデンウィークには
零戦&ムスタングを見に行こう

1st RED BARON AIR SHOW "FLY AS FRIENDS" GUIDE

Photo: F.B. Mormillo/PLANES OF FAME

零戦52型（N46770）
78年（昭和53年）夏に日本へ一度里帰りした機体で，同年にレーンズ・オブ・フェイムで5年の歳月をかけて復元された。も機のフライアブルな零戦，CAF所有の21型（本誌'94年8月号載）のエンジンがP&W R-1830-94ツインワスプであるのに対こちらは正真正銘のオリジナル，中島「栄」21型である。

P-51Dムスタング（N7715C）
の機体は何機ものP-51Dのパーツを利用して，1984年に復元れたもので，その一部にはあの真紅のエアレーサーRB-51「レドバロン」（ヒントン氏がパイロットを務めていた）のパーツ含まれている。登録番号N7715Cは，そのレッドバロンに付けれていたものを引き継いでいる。

Photo: F.B. Mormillo/PLANES OF FAME

5月3日（憲法記念日）4日（国民の祝日）5日（子供の日）
茨城県 竜ヶ崎飛行場

第二次大戦日本機　歴史に埋もれたマーキング
（折り込みイラスト解説）

Photo: Kazuhiko Osuo

陸軍航空士官学校満州派遣隊　第23中隊

作画：野原　茂 Shigeru Nohara
解説：押尾一彦 Kazuhiko Osuo

太平洋戦争において，陸海軍が共用した軍用機は数少ないが，100式司偵（キ46），4式重爆(キ67)，ユングマン練習機がよく知られている。

このうち，ユングマン練習機は，ドイツの有名なビュッカー社製Bü131Bを国産化した機体で，操縦性，飛行性能に優れ，整備取り扱いも容易，なおかつ製造コストは極めて安いという，まさに理想的な初歩練習機であった。

陸海軍は，従来の初歩練習機，中間練習機による飛行教育課程を，ともに兼ねる機体として本機を採用した。ただし，日本の特殊な事情により，陸海軍はそれぞれ個別にビュッカー社とライセンス契約を結び，生産工場も採用時期も異なっていた。

陸軍は，昭和19年4月に4式基本練習機［キ86］の名称により制式採用，日本国際航空工業（株）が生産を担当し，終戦までに計1,037機を調達した。

エンジンは，オリジナルのヒルトHM504(90hp)に替えて，同型式の国産品，日立「初風」空冷倒立V型4気筒（110hp）を搭載した。

本機は，全幅7.347m，全長6.617m，全高2.25m，自重400kgという現代のホームビルト機のような超軽量・小型機で，わずかな気流の乱れにも影響されてしまうのが欠点といえば欠点だった。機首をのぞく胴体，主尾翼のすべてが，木金混成骨組みに羽布張りという軽量構造である。

海軍は，陸軍より早く昭和16年にすでに渡辺鉄工所（のちの九州飛行機）に生産を命じていたが，制式採用は18年6月と遅れ，生産数もわずか217機にとどまった。制式名称は2式陸上初歩練習機「紅葉」［K9W1］である。

昭和20年2月，関東地区は初めて米海軍艦載機の空襲をうけ，陸軍は航空士官学校管轄下の狭山，高萩，坂戸，館林の各飛行場にも，防空任務の実践部隊を配備する必要に迫られた。

これによって，航空士官学校の飛行教育継続が困難となったため，航空総監部の決定により，航士第59期生以降の教育は，敵機来襲の恐れがほとんどない満州方面で実施することになった。

20年4月，航空士官学校満州派遣隊が編成され，高等練習機，双発練習機は教官，助教が空輸，4式基本練習機は分解・梱包のうえ，鉄道輸送により富山県の伏木港まで運び，さらに同港から2隻の貨物船で朝鮮北部の清津，羅津に陸揚げした。

いっぽう生徒隊本部および第25，28中隊は，海林，海浪，第21中隊は鎮東，鎮西，第22中隊は杏樹，第23中隊は温春，東京城，第24中隊は平安鎮にそれぞれ移駐した。

そして，5月上旬より飛行機整備完了とともに操縦教育が開始され，試運転，地上滑走，場周，慣熟飛行，単独飛行へと移行した。

タイトル写真は，昭和20年7月上旬，温春飛行場における第23中隊第1教育班（蒼龍隊）の4式基本練習機“しんてん”号で，離陸前に発着係の手旗信号を待っているところ。第1教育班は，キ86 11機予備機1機の計12機を保有し，それぞれに“いちう”“ふがく”，“みたて”，“しんてん”などの名称が附された。“しんてん”は4組教官関根雅美少尉の担当受け持ち機789号機だった。

時局がら全機に迷彩塗装が命ぜられ，手持ちの塗料で生徒が機体に塗装を施したため，迷彩パターンは一定ではなく緑色および暗緑色迷彩は上，下主翼の下面にまでおよんでいる。機首の機番号「4」は白フチ付き黒で4組を示す。その前方の白フチ付き赤帯はプロペラ回転圏を示す危険表示または前方操縦席前下方の白の矢印は，アルコール航空燃料使用を示す注意書き。胴体日の丸後方にやや太目の黄帯，方向舵に機体固有名称“しんてん”が白で記入されている。垂直尾翼の白斜め帯には，生徒の希望により関根少尉が折り紙で型紙を作って描いた，赤い桜が附されている。

本項作成にあたり，関根雅美氏の資料・御協力をいただきました。この場を借りましてお礼申し上げます。

日本国際航空工業　4式基本練習機(キ86)

陸軍航空士官学校満州派遣隊　第23中隊

© Shigeru Nohara '95

■4式基本練習機（キ86）

諸元：全幅7.347m，全長6.62m，全高2.25m，翼面積14.2㎡，自重401.3kg，全備重量630kg，乗員2
発動機：名称　日立　4式110hp発動機(ハ47)，型式　空冷倒立直列4気筒，離昇出力110hp，基数1
プロペラ：名称型式　木製固定ピッチ式2翅，直径2.18m
性能：最高速度180km/h（500m），巡航速度120km/h（高度1,000m），上昇時間 高度2,000mまで13分，実用上昇限度3,880m，航続距離470〜600km
武装：特攻用の場合は100kg爆弾1発

Photo: RAAF

【第37回】ロバート H. ギブス／オーストラリア空軍

Robert H. Gibbs

CURTISS KITTYHAWK I s/n ET953 No.3sqn RAAF, 1942

機体上面はダークブラウン，ミッドストーンの迷彩。下面はライトブルー。スピナーは赤。垂直尾翼のフィンフラッシュは赤／白／青。国籍標識は内側から赤／白／青，黄フチの順。機番は黒で，部隊コードは白。機首に描かれたパーソナルマークは線画。

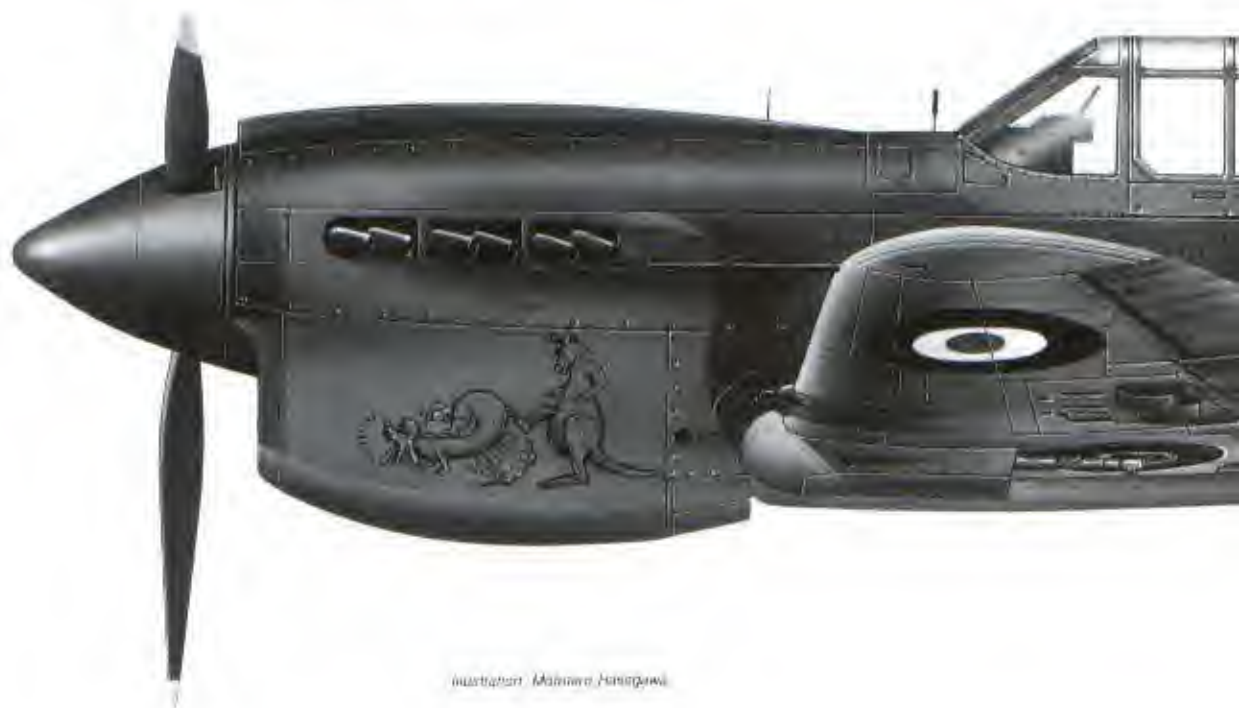



Illustration: Mamoru Hasegawa

アンD.520を撃墜。これが初撃墜となった。

No.3sqnは41年中，ずっとトマホークIIbを使い続けるが，「CV」の部隊コードはまだ記入されておらず，乗機も固定していなかったようだ。このため，ギブスは6月13日のミッションでは「AK368」，7月11日には「AK464」を使用している。なお，No.3sqnはシリア紛争の期間中，ビシー空軍機および独空軍機を合わせて21機撃墜している。

エース機でエースに

No.3sqn(RAAF)がエジプトへ戻るのは8月末のことで，ガンブット基地に司令部を置くNo.258Wing隷下に，英空軍のNo.112sqn(RAF)，No.250sqn(RAF)，オーストラリア空軍のNo.450sqn(RAAF)とともに配属された。No.3sqnがパレスチナへ後退している間，北アフリカ戦線では6月中盤に英軍がリビア，エジプト国境付近へ進撃，ハルファヤ峠，サムール，ハフィド高地，カプッツォ砦などのドイツ軍を攻撃するバトルアクス作戦が実施された。ただし作戦は激戦の末，ドイツ軍の勝利に終わっており，その後しばらく砂漠での戦いは休止期間を迎える。

東部戦線でソ連領に攻め込んだドイツ軍は，モスクワを目指して快進撃を続けており，アフリカ軍団に回されるべき補給物資も滞りがちであった。このため，連合軍と枢軸軍の空の戦いも限定されたものになっており，ギブスの戦果も10月12日にトマホークIIb(AK465)でメッサーシュミットBf109戦闘機1機を撃破したのみであった。

延びきった兵站線に楔を打ち込むことは兵法の常道で，英第8軍はトブルクを死守する英陸軍第70師団を救援するとともに，エジプト領に突出した独軍に対して，南から回り込んで攻撃をかけた。これがクルーセイダー作戦と呼ばれるもので，11月17日夜に第30軍団を中心とする機械化部隊がリビア領に侵入した。

最初の数日間は英軍側が勝利したものの，アフリカ装甲集団総司令官に昇進したロンメル大将の後任として，アフリカ軍団を率いたクリューベル中将は，大胆な作戦により攻守を逆転させた。25日にはドイツ軍第15/21装甲師団はエジプト国境を越えているが，充分な補給を受けた英軍

ギブスの乗機「CV-V」の機首に描かれたパーソナルマーク。彼は同機で8.25機スコアを上げた。 Photo : RAAF

わず、独伊軍はどうしてもエルアラメインの防衛線を突破することができなかった。

近東軍総司令官オーキンレック大将はエルアラメインを堅持して、その間に戦力の拡充を図ることにしたが、アメリカに北アフリカ上陸、いわゆる"トーチ"作戦参加の約束を取り付けたチャーチル英首相は、戦線膠着に我慢できず、自らカイロに赴きオーキンレックを詰問、あげくは更迭してしまった。彼の後任はダンケルク撤退で知られるハロルド・アレキサンダー大将で、第8軍司令官の職もニール・リッチー少将から、かのバーナード・モントゴメリー中将に引き継がれた。対するは元帥に昇進したばかりのロンメルで、補給を待っての守勢は不利と考えた砂漠の狐は8月31日に総攻撃を命じた。エルアラメインの戦いの第2幕が切って落とされたのだ。

部下救出のため敵基地着陸

怪我が治って帰任したギブスには殊勲空戦十字章（DFC）が与えられ、また撃墜されたAK874に替わる新しい乗機としてET935を受領、「CV-V」のコードを記入した。同機の機首には、ドイツ軍を意味するダックスフントをオーストラリアの象徴カンガルーが蹴飛ばしているパーソナルマークを描き入れた。今回、側面図で紹介しているのがこの機体で、8月23日にディエル・エル・カタール上空でBf109を撃破、9月1日にはBf109Fを撃墜し、8.25機までスコアを上積みした。

ロンメルの進撃はエルアラメイン南東のアラム・ハルファ高地における戦いで阻まれ、文字どおり両軍が対峙することになる。モントゴメリーは装備、兵員の拡充を急ぎ、No.3sqnにも新型のキティホークIIIが配備された。ギブスはそのうちの1機、FR305を「CV-V」としており、10月21日にはBf109に損傷を与えている。FR305による初スコアは1週間後の10月28日で、Bf109Fを1機撃墜、もう1機を撃破した。

ただし、FR305による戦果はこれだけで、このあとEV171とシリアル不詳の1機で、10月31日と11月9日にBf109を1機ずつ撃破した。そして11月中盤には再び機種改変が行なわれ、今度はロールスロイス・マーリン28をパッカードがライセンス生産したV-1650エンジンを搭載するキティホークIIaを受領した。ギブスはそのうちの1機、FL322をCV-Vとしたが、機種改変の余裕は、英軍側の攻勢により膠着状態が崩れたことにより生じたものだった。

10月23日、エルアラメイン西側に布陣していた枢軸軍に対して、英第8軍は攻撃を開始した。貴重な燃料を積んだタンカーがトブルク港で相次いで撃沈されたことにより、枢軸軍は深刻な燃料不足に陥っており、ロンメルは11月2日になって、撤退を決断した。しかし、ヒトラーの裁可が下りずにぐずぐずしている間、勢いづいた英第10軍団に陣地突破を許し、11月4日には背後に回り込まれてしまった。

総崩れとなった枢軸軍は海岸線に沿って西へ退却、英軍はこれを追撃しながら西進し、11月7日にマルサ・

Photo : RAAF

No. 3sqnの総撃破、撃墜200機を達成後、隊員達と談笑するギブス飛行隊長（写真右）。

T1003743061153

©by BUNRINDO Co., Ltd. Printed in Japan
発行：株式会社文林堂 印刷：共同印刷株式会社

雑誌03743-06